MIKE HORN

LATITUDINE ZERO

40.000 de kilometri pentru a descoperi lumea

POLIROM

MIKE HORN

LATITUDINE ZERO

40.000 de kilometri pentru a descoperi lumea

în colaborare cu Jean-Philippe Chatrier

Traducere de Nicolae Constantinescu

POLIROM
2019

Mike Horn, *Latitude zéro. 40 000 km pour partir à la recontre du monde*
Copyright © XO Éditions, Paris, 2001
All rights reserved
© 2019 by Editura POLIROM

www.polirom.ro
Editura POLIROM
Iaşi, B-dul Carol I nr. 4; P.O. BOX 266, 700506
Bucureşti, Splaiul Unirii nr. 6, bl. B3A, sc. 1, et. 1;
sector 4, 040031, O.P. 53

ISBN ePub: 978-973-46-8118-1
ISBN PDF: 978-973-46-8119-8
ISBN print: 978-973-46-8005-4

Coperta: Carmen Parii

Această carte în format digital (e-book) este protejată prin copyright şi este destinată exclusiv utilizării ei în scop privat pe dispozitivul de citire pe care a fost descărcată. Orice altă utilizare, incluzând împrumutul sau schimbul, reproducerea integrală sau parţială, multiplicarea, închirierea, punerea la dispoziţia publică, inclusiv prin internet sau prin reţele de calculatoare, stocarea permanentă sau temporară pe dispozitive sau sisteme cu posibilitatea recuperării informaţiei, altele decât cele pe care a fost descărcată, revânzarea sau comercializarea sub orice formă, precum şi alte fapte similare săvârşite fără permisiunea scrisă a deţinătorului copyrightului reprezintă o încălcare a legislaţiei cu privire la protecţia proprietăţii intelectuale şi se pedepsesc penal şi/sau civil în conformitate cu legile în vigoare.

Lectura eco - un supererou al lumii moderne!

Versiune digitală realizată în colaborare cu Libris.ro

MIKE HORN, născut în 1966 la Johannesburg, părăsește Africa de Sud în 1990 și se stabilește în Elveția. Lucrează mai întâi ca instructor de schi și ca ghid de rafting și canyoning, apoi se consacră explorărilor și aventurii. Printre altele, a coborât Amazonul înot, a făcut singur ocolul lumii pe la Ecuator, a parcurs Cercul Polar de Nord și a ajuns la Polul Nord pe schiuri în timpul nopții polare. Alte cărți publicate: Conquering the Impossible: My 12.000 Mile Journey Around the Arctic Circle (2005), Objectif: Pôle Nord de nuit (2007), Aventurier de l'extrême (2016), Antarctique, le rêve d'une vie (2018).

Prolog

Iunie 2001

Timpul s-a contractat. A devenit compact. Cele 17 luni ale expediției „Latitudine zero” s-au transformat treptat în memoria mea într-un fel de clipă unică, de o intensitate stupefiantă, în care am trăit aproape simultan tot ce se poate trăi. Am văzut copii născându-se și oameni murind. Am cunoscut pe ocean calmul absolut, furtuna și uraganul. Am traversat deșerturi, lacuri, mlaștini, jungle... Am mers de-a lungul fluviilor și am escaladat munți. Am avut parte de pace și am trăit războiul. Am râs din tot sufletul și am plâns în hohote. Am simțit bucuria, decepția, tristețea, teama de moarte, euforia și disperarea.

Este sigur că am avut noroc să mă întorc viu. Dar, pentru mine, nenorocul nu există. Lucrurile se întâmplă, atâta tot. Cine dintre noi poate să spună dacă e noroc sau ghinion? Deoarece am fost crescut cu credință în Dumnezeu și consider că el ne-a creat, pe noi și tot restul, cred și în acea „prezență” din momentul potrivit, în acel „cineva” care decide uneori să ne dea o mână de ajutor exact în clipa în care avem nevoie cel mai mult.

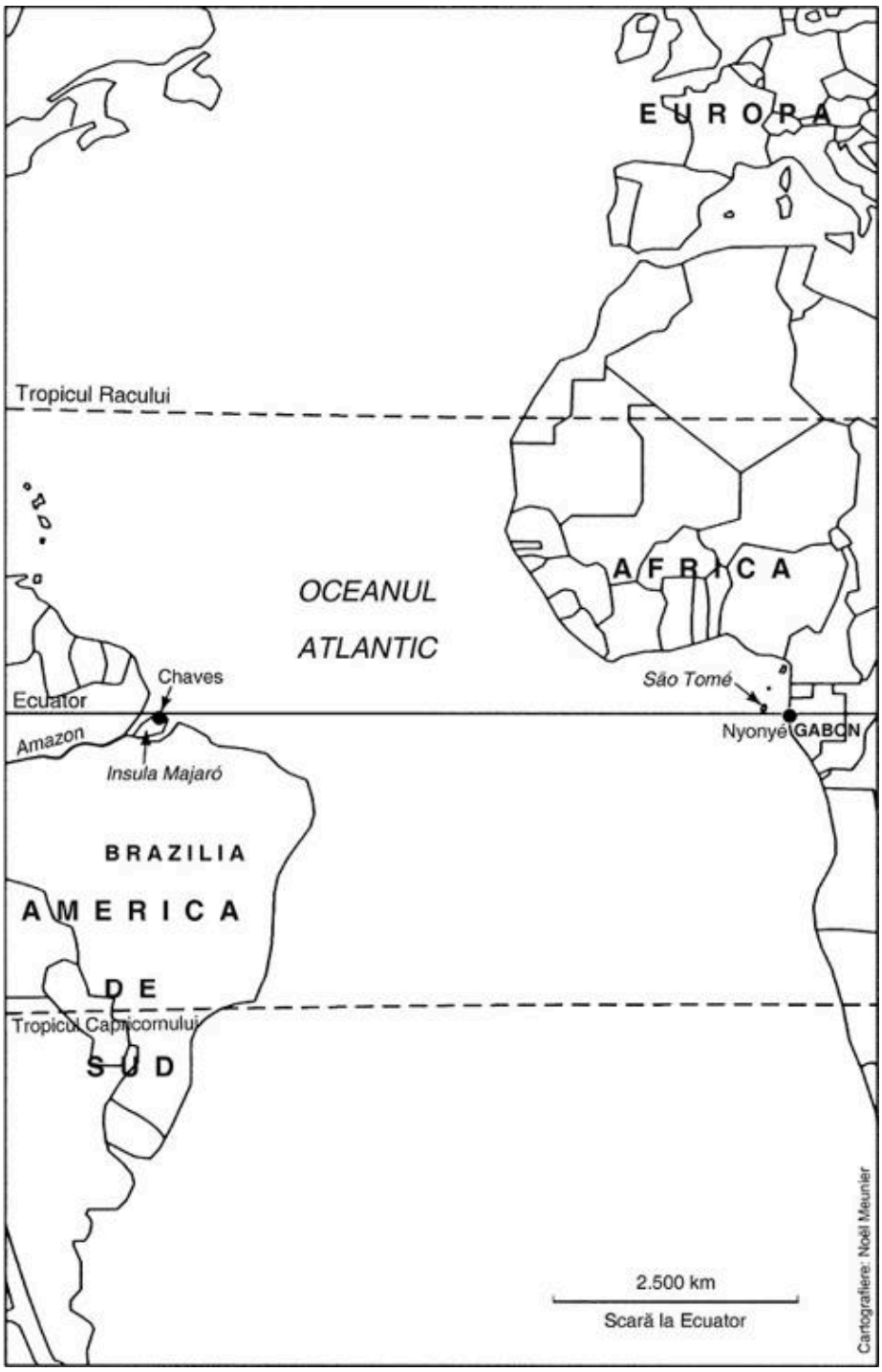
Această expediție a fost un fel de vis din care m-am dezmeticit într-o zi la Libreville, așa cum te trezești în patul în care ai adormit. Toate chipurile prezente la mica petrecere dată înaintea plecării mele îmi erau încă întipărite în memorie. Lipsea la apel doar ambasadorul italian, decedat în timpul călătoriei mele.

Probabil dormisem mult, căci totul se schimbase în timpul „somnului” meu: telefoanele mobile, mașinile...

Deoarece nu mai aveam nicio țintă, trebuia să-mi creez pe dată una. Următoarea aventură avea să fie să redevin soț pentru soția mea, tată pentru fiicele mele. Unul adevărat de data asta. Unul dintre aceia care se întorc seara acasă...

N-am să uit niciodată că „Latitudine zero” a fost și – ba chiar mai ales – o aventură colectivă. Mă gândesc în fiecare zi la cei și la cele care m-au ajutat, înainte și în cursul expediției, la cei și la cele pe care i-am întâlnit, cu care m-am împrietenit pe drum și care m-au învățat fiecare câte ceva. Nu-i uit nici pe cei apropiați și mai puțin apropiați care au străbătut distanțe mari ca să vină să mă susțină cu încurajările și afecțiunea lor... Toți acești bărbați și toate aceste femei, fără care n-aș fi putut să fac nimic, reprezintă pentru mine o adevărată comoară umană. Poate cel mai frumos ținut prin care am trecut.

Mulțumită lor, încă mi se întâmplă să visez noaptea că mă aflu pe ambarcațiunea mea și că pânzele pocnesc în vântul Pacificului sau că înaintez, asemenea primului om, prin paradisul verde al junglei.


EUROPA
Tropicul Racului
AFRICA
OCEANUL
ATLANTIC
Chaves
Ecuator
São Tomé
Nyonyé
GABON
Amazon
Insula Majaró
BRAZILIA
AMERICA
DE
SUD
Tropicul Capricornului
2.500 km
Scară la Ecuator
Cartografiere: Noël Meunier

I

Șase scoici

Libreville, 2 iunie 1999

Capitala Gabonului este situată pe țărmul Oceanului Atlantic, la gura fluviului Gabon. A fost de-ajuns s-o traversez cu ambarcațiunea mea și să fac câțiva kilometri spre sud ca să ajung în fața unei plaje lungi și înguste, mărginite de pădurea tropicală. Această fâșie de nisip, lată de numai cinci-șase metri, este traversată de o linie invizibilă: Ecuatorul. Este punctul meu de pornire. Firul meu roșu. Cel care mă va călăuzi începând de azi într-o aventură pe care nimeni n-a mai încercat-o vreodată.

Principiul e simplu: voi urma această linie depărtându-mă cât mai puțin posibil de ea (îmi acord „o marjă” de 40 km la nord și la sud), până voi reveni în punctul de pornire.

Simplu, dar, într-un fel, ilogic, deoarece înseamnă să merg drept înainte întorcându-mă totodată cu spatele la ținta mea. Cel puțin, în primii 20.000 km (să reamintim că circumferința Pământului este de 40.000 km). Așadar, ținta se va afla în fața mea doar în ultimii 20.000 km.

Mă găsesc în situația unui om care ar ieși din casă pe ușa principală, ar merge drept înainte, fără să facă cumva cale

întoarsă, și ar intra din nou în locuință pe ușa din spate...

Acest lucru este posibil doar fiindcă Pământul e rotund. Avem informația asta de câteva secole. Mă pregătesc s-o verific.

Pe plajă, o bornă indică trecerea Ecuatorului. Militarii francezi m-au ajutat să-l survolez cu elicopterul, dar știu, mulțumită GPS-ului (*Global Positioning System*), că locul exact se găsește de fapt vreo 40 m mai la nord de acea bornă: în acel punct precis, ecranul aparatului meu (care seamănă cu un telefon mobil mare) indică latitudinea 0,00 (0 grade, 0 minute, 0 secunde).

De acolo voi porni curând.

După-amiaza e cenușie, udată de o ploaie măruntă și călduță, învăluită de o ceață care micșorează plaja, șterge contururile tuturor lucrurilor și face oceanul să fumege precum ceaunul unui vrăjitor. Nu e tocmai o vreme ideală să te lansezi în traversarea Atlanticului. Un an întreg, cât a durat pregătirea expediției, am visat în fiecare zi această clipă. Îmi imaginam un soare strălucitor și unde albastre care m-ar fi invitat la călătorie... Dar, în această zi de 2 iunie 1999, orizontul e încărcat de nori și Atlanticul se umflă de valuri cenușii și amenințătoare.

Acele valuri care se rostogolesc pe plajă mă obligă să-mi ancorez ambarcațiunea în larg, dincolo de punctul lor de formare, apoi să înot până la plajă, ca să plec de acolo înapoi, tot înot, spre a ajunge iar la ambarcațiune. Altfel, ocolul lumii făcut de mine n-ar fi complet, i-ar lipsi câteva sute de metri. S-ar putea să pară nesemnificativ în comparație cu cei 40.000 km care mă așteaptă, dar nu vreau să trișez nici măcar cu atât de puțin. Performanța, dacă o voi reuși, nu va avea valoare în ochii mei decât cu respectarea absolută a acestei exigențe.

Două vedete rapide sunt ancorate în dreptul ambarcațiunii mele. La bord se află soția mea, Cathy, și membrii echipei. O echipă foarte redusă, formată doar din cinci persoane.

Primul e fratele meu, Martin Horn, care răspunde de toată logistica, de transportul ambarcațiunii de la un ocean la altul, al bicicletei mele de teren, al echipamentului meu de alpinist etc. Căci va trebui să traversez oceane, jungle și deșerturi, să mă deplasez de-a lungul fluviilor, să merg pe drumuri, să escaladez munți... Martin are 28 de ani (cu cinci ani mai puțin decât mine). Avea doar 13 ani când tatăl nostru a murit și am fost mult timp ca un tată pentru el. Dar, începând de astăzi, eu voi depinde de Martin, de spiritul lui organizatoric înnăscut și de capacitatea lui de a se descurca în orice situație.

Claude-Alain Gailland este un muntean și un alpinist experimentat, originar din Verbier, Elveția. Ne cunoaștem de mult. Acum trei ani, ne-am cățărat împreună pe înălțimile de unde izvorăște Amazonul și m-a însoțit apoi când am coborât înot cei 7.000 km ai acestui mare fluviu. Îl va ajuta pe Martin, dar, mai ales, va pregăti taberele de bază, va recruta călăuze, va aduna materialul potrivit și mă va ajuta la escaladarea celor două piscuri de aproape 6.000 m – Cayambe, din Ecuador, și muntele Kenya – care fac parte din traseul meu. Am încredere în el. E un om onest. Nu vine pentru bani (nici n-am bani să-i dau), ci pentru că e îndrăgostit de performanță și crede în mine.

Verișoara mea Alma mi-a creat site-ul (www.mikehorn.com) și se ocupă de întreținerea lui. Mâine se va întoarce la Johannesburg – orașul în care m-am născut și am crescut –, de unde va ține site-ul la zi cu informațiile transmise de Cathy.

Sebastian Devenish, fotograful expediției, este un englez născut și crescut în Elveția. Acolo ne-am cunoscut, la Château-

d’Oex, unde era instructor de schi înainte de a renunța la această profesie pentru cea de fotograf. Pentru că nu-l pot plăti, i-am propus să împărțim câștigul din vânzarea fotografiilor... dacă reușim să le vindem. Nu-l cunosc ca fotograf, ci ca om, și asta e esențial. Știu că e în stare să se descurce singur și că nu va fi nevoie să-mi fac griji pentru el. În situația mea, asta e crucial.

Sean Wisedale, alt sud-african, este cameraman-regizor al expediției mele. Îl cunosc de când m-a însoțit pe Amazon. El și Sebastian vor lucra și vor călători împreună de fiecare dată când Cathy, la instrucțiunile mele, îi va trimite la întâlnirile pe care le voi fixa. Îi va suna în Elveția sau în Africa de Sud, le va furniza biletele de avion și itinerarele ce trebuie urmate, în funcție de punctele lor de plecare.

Totul, evident, cu inevitabilele modificări de ultim moment cauzate de întârzierile mele sau de schimbarea rutei. Toate acestea vor cere din partea lor o disponibilitate totală. Dar știu că pentru asta, ca și pentru restul, pot să contez pe ei.

Chiar dacă fiecare membru al echipei mele are rolul lui specific, nu e exclus ca, ocazional, să trebuiască să lase deoparte propria specialitate și să se ajute între ei. Formează o adevărată echipă tocmai pentru că sunt toți capabili să funcționeze și împreună, și separat.

Câțiva reprezentanți ai principalilor mei sponsori, Sector și Opel, sunt și ei prezenți. Susținerea lor nu este doar financiară, căci mi-au devenit prieteni și, în această calitate, suporteri valoroși.

Acum nouă zile, pe 23 mai, am venit cu toții cu același zbor Geneva-Libreville, cu escală la Paris. O călătorie fără probleme, dar neliniștitoare pentru mine. Vor fi respectate orarele?

Materialul va ieși intact din cala avionului? Ambarcațiunea, venită cu cargobotul de la Miami, a avut ceva de suferit pe lungul său traseu în container? O mare prea agitată mă va împiedica oare să plec?

Ajunși într-o zi de duminică, am început cu inventarul și verificarea stării echipamentului. Apoi am scos ambarcațiunea din container – sosise în aceeași zi cu noi – ca s-o examinăm amănunțit și să-i asamblăm diferitele elemente: brațele și flotoarele (e un trimaran), catargul vertical, catargul orizontal, plasele, panourile solare fixate de o parte și de alta a pupei... În fine, la gura de vărsare a fluviului, am testat buna funcționare a ansamblului și mai ales a velelor. J.P. Baudet, venit din SUA cu această ocazie, este un inventator elvețian care a creat pentru mine vele „3DL”, un model nou din kelvar care nu se deformează. A venit să le încerce împreună cu mine, pentru că n-am avut timp s-o facem înainte. Așadar, am folosit pentru prima oară instrumentele de precizie de care avea să depindă viața mea doar cu câteva zile înainte de plecare. Poate părea incredibil, dar motivele acestei situații erau și mai și...

În fiecare noapte, ca să nu ni se fure echipamentul din ambarcațiune sau chiar ambarcațiunea, am dormit în ea pe rând, eu și Cathy, apoi Martin, apoi Claude-Alain... în timp ce un hotel de patru stele ne aștepta la doi pași.

După zile întregi de muncă consacrate ultimelor pregătiri, botezul ambarcațiunii mele a avut loc acum trei zile, pe peluza de la Yacht Club din Libreville, în cursul unei ceremonii foarte oficiale și foarte călduroase totodată. Ambasadorul italian (naționalitatea sponsorului meu Sector), ambasadorul elvețian, ambasadorul sud-african, ambasadorul Franței (militarii francezi m-au ajutat să scot ambarcațiunea din vama de la

Libreville fără să dau șpagă), precum și câțiva reprezentanți ai guvernului gabonez au venit să asiste la lansarea trimaranului *Latitudine zero*. Bineînțeles, erau acolo și toți prietenii, dar și numeroși membri ai familiei mele, veniți de la Johannesburg.

Îmi amintesc fiecare chip în parte, ultimele pe care le-am văzut înainte de plecare. Mi le-am întipărit în memorie în cursul acelei mici *garden-party*, zicându-i în gând fiecăruia: „O să vă revăd peste 17 luni". Nu m-am gândit niciun moment că destinul ar fi putut să hotărască altfel.

În momentul lansării la apă „oficiale" a trimaranului, am intrat brusc în realitatea acelei expediții. Și am devenit conștient că tot ce trăisem înainte nu fusese decât un fel de vis lung... În acel moment, toți acei oameni se uitau la mine, mă fixau cu privirea, vrând parcă să-mi spună: „Acum e rândul tău".

Alexandra Landolt, soția prietenului meu Marc-Édouard Landolt, e nașa ambarcațiunii mele. Ea a spart sticla de șampanie de suprastructura metalică a trimaranului. A avut nevoie de trei încercări. Cei mai mulți marinari ar fi considerat asta semn rău. Eu, întotdeauna optimist (și poate și pentru că nu sunt chiar marinar), am văzut în asta simbolul provocării mele: trei lovituri, trei coci, trei oceane de traversat. Un fel de binecuvântare triplă...

Ieri, Bruce, un prieten sud-african priceput la informatică, a vrut să-mi instaleze computerul, telefonul prin satelit și să le lege la panourile solare. Dar a inversat legăturile la bornele plus și minus și mi-a ars telefonul Immarsat cu 24 de ore înainte de plecare...

Colac peste pupăză, ambarcațiunea s-a ciocnit la gura fluviului de un trunchi de copac scufundat, care nu se vedea

sub apă. Rezultatul: „mâneca” derivorului retractabil s-a rupt și apa se infiltra în cabină. Nimic catastrofal, dar ar fi de-ajuns încă o izbitură pentru ca ambarcațiunea să se dezintegreze. Din fericire, Jean, un francez pe care nici măcar nu-l cunoșteam și care are un mic șantier naval în apropiere, s-a oferit să mă ajute. Ambarcațiunea a fost dusă în docul uscat. Stratul din fibră de sticlă al cocii a fost refăcut și mâneca sudată la loc într-o noapte. Dimineața era ca nou. Când l-am întrebat cât îi datorez, Jean mi-a răspuns:

— Nimic. E modesta mea contribuție la „Latitudine zero”.

Stau atât de bine cu moralul, încât puțin îmi pasă dacă am sau nu telefon prin satelit în stare de funcționare sau infiltrații în cocă. Sunt așa de dinamic, atât de motivat, încât am impresia că nimic nu mă poate opri, că nicio forță din lume nu mă poate împiedica să reușesc. Niciodată în viață nu m-am implicat totalmente în ceva ca acum. Cu mult înainte de a mă afla aici, îmi ziceam că, dacă voi ajunge până la Libreville și îmi voi găsi ambarcațiunea intactă, voi pleca orice s-ar întâmpla. Și că voi reuși.

15:30. Plonjez. Claude-Alain, Martin, Sean și Cathy mă însoțesc. Purtați de valuri, ajungem la plajă în câteva minute.

Mă depărtez puțin de ceilalți, mă las în genunchi pe nisip și îl scormonesc cu vârful degetelor. Scot șase scoici mici, pe care le leg cu grijă într-un pătrat de pânză. Fiecare dintre ele reprezintă o etapă a itinerarului meu: Atlanticul, America de Sud, Oceanul Pacific, Indonezia, Oceanul Indian și Africa. Promit că, odată ajuns la capătul lungului meu drum, adică aici, voi pune înapoi aceste scoici exact în locul în care le-am găsit.

Ca să fiu sigur că voi recunoaște punctul precis, trasez un semn pe sol și fac o crestătură în trunchiul unui copac, puțin mai în spate, la limita dintre plajă și pădure.

E ora 16:00 când, pentru a doua oară în această zi, mă arunc în apă, urmat de soție, frate și cei doi prieteni. Facem traseul invers, luând valurile în piept, și durează mai mult. La bordul trimaranului *Latitudine zero*, vărul meu Michael încă se străduiește să facă să funcționeze e-mailul, telefonul prin satelit etc. Nimic nu merge, dar asta n-are nicio importanță. Or funcționa ele până la urmă. Și chiar dacă nu... asta n-o să mă oprească.

În cele din urmă, Michael dă de cap aparatelor de ultimă generație și se alătură celorlalți la bordul uneia dintre cele două bărci cu motor.

Ridic ancora, înalț focul și pânza principală, care se umflă imediat în vânt.

Plec.

Cele două bărci cu motor mă urmează un timp. Schimb cu Cathy priviri și semne... Am stabilit să ne revedem în diferite etape ale itinerarului meu. Prima întâlnire va avea loc peste o lună la Macapá, pe coasta de est a Braziliei. Fiicele noastre, Annika și Jessica, vor fi și ele acolo. Între timp, și în tot restul periplului meu, voi comunica des cu Cathy. Nu e doar soția mea și primul meu suporter, ci și primul membru al echipei. Ei îi voi aduce la cunoștință nevoile mele în materie de echipamente de salvare ca să le transmită persoanelor cu această responsabilitate. Ea se va ocupa, cum a făcut și până acum, de problemele administrative (vize, autorizații, permise de trecere etc.). Ea le va transmite vești despre mine sponsorilor, va trimite fotografii la presă după ce le va transfera pe CD-uri, îi va

comunica unui medic simptomele eventualelor mele boli și îmi va transmite „rețeta” (am o provizie de medicamente); ea îi va suna pe „Seb” și Sean ca să-i trimită la întâlnirea cu mine, în locurile pe care i le voi indica, și tot ea mă va anunța prin e-mail sau telefon prin satelit dacă va afla că mă amenință un pericol climatic sau de altă natură. Cathy este vatra mea, casa mea, persoana în care am cea mai mare încredere. Mă simt liniștit la gândul că totul trece pe la ea...

Dar, în ciuda acestei organizări, mi se pot întâmpla multe lucruri pe drum... Am estimat această aventură la circa 17 luni, dacă totul merge aproape bine. În caz contrar, ar putea să dureze mult mai mult. Nu e exclus nici să nu mă mai întorc deloc. Știu. Cathy știe și ea. Dar n-am vorbit niciodată despre această eventualitate. De altfel, nu m-am gândit nicio secundă la posibilitatea unui eșec, cu atât mai puțin a unui sfârșit fatal. Plec ca să reușesc și voi reuși. Secretul e să ai un mental sută la sută pozitiv. Asta e cheia tuturor victoriilor.

16:30. Cele două ambarcațiuni „urmăritoare” fac calen-ntoarsă. Se lasă seara. La ora 18:00 e întuneric beznă și, din motive de securitate, nu e recomandabil să te afli în larg la căderea nopții prin aceste locuri.

Prietenii își flutură brațele. Le răspund. Și apoi, foarte repede, ei dispar și eu rămân singur.

Singur în fața a 5.000 km de ocean.

Încă nu știu, dar emoția pe care o simt exact în acest moment – un amestec de trac, angoasă și exaltare – este mai puternică decât tot ce voi simți mai apoi. De data asta, devin conștient pe deplin și complet de singurătatea mea, cu tot ce are ea terifiant și exaltant. Îmi dau seama că n-am mai fost

niciodată singur până în acest moment. De un an, pregătirea acestei expediții a însemnat minut de minut o muncă de echipă. Lucram la un proiect și am ajuns să uit că proiectul... eram eu. În urmă cu 24 de ore, aveam încă mintea ocupată cu o serie de detalii: să găsesc un cablu de conectare pentru computer, să comand un nou telefon prin satelit, să verific dacă toate alimentele sunt la bord... Și iată că a sosit momentul adevărului. Echipa s-a retras în culise și a luat cu ea plasa de siguranță. Lăsat de capul meu în imensitatea oceanului, sunt acum singura persoană din lume căreia pot să-i cer ajutorul.

Nu mi-e teamă, simt o ușurare enormă. Ușurat că sunt în sfârșit singur, ușurat că totul a mers aproape bine până aici...

Totuși, nu sunt deloc sigur de mine. Echipamentul e ce trebuie, dar omul... Voi rezista oare? Voi reuși? Deși am consacrat un an întreg punerii la punct a expediției „Latitudine zero", sunt conștient că totul e foarte nesigur. M-am pregătit, m-am antrenat... Dar cum să te antrenezi pentru ceva ce nu s-a mai făcut niciodată?

În cazul meu, singurul antrenament adevărat pentru ceea ce fac este aventura însăși.

Îi trimit lui Cathy primul e-mail:

„Pentru mine, această expediție a fost întâi doar imensa provocare de a-i da o formă și a o pune pe roate. Am muncit zi și noapte ca să ajung unde mă aflu acum: singur pe o ambarcațiune care tocmai a părăsit Gabonul...".

Îmi dau seama acum că ajunsesem să pierd din vedere acel ceva despre care era vorba cu adevărat. M-am implicat atât de mult în pregătire, încât nu mai aveam timp să gândesc. Rezultatul: am ajuns să... „uit" că va trebui chiar să fac ocolul lumii.

După o oră în care m-am ocupat de treburi tehnice, obligându-mă să mă gândesc la altceva, evidența mă pocnește drept în față, ca un val uriaș.

„La naiba! Chiar am pornit să-l fac!”

Și izbucnesc în lacrimi.

În gând, Cathy și fetele încă sunt cu mine. Știu că, pentru a avea toate șansele de partea mea, va trebui să le „uit” – în orice caz, provizoriu – ca să fiu concentrat sută la sută la ce am de făcut. Va fi rezultatul unui efort mental început cu ceva timp în urmă. Un efort indispensabil.

Nu poți, de azi pe mâine, să-ți părăsești soția și copiii ca să pleci să faci ocolul lumii. Când ai familie, e imposibil să ieși dimineața pe ușă, ca și cum ai pleca la birou, și să zici: „Pe curând, scumpo, mă întorc peste un an și jumătate”. Ca să ai cea mai mică șansă de succes într-o astfel de acțiune, ai nevoie de susținerea necondiționată și fără rezerve a celor apropiați. Altfel, ești reținut, frânat, defavorizat, ca o echipă care joacă în huiduielile propriilor suporteri. Toți sportivii știu cât de greu e să câștigi în astfel de condiții.

De mai bine de o lună, m-am îndepărtat treptat de Cathy și de fete. M-am distanțat de ele, așa cum îți anesteziezi pacientul înaintea unei operații. Eram mai puțin prezent, nu mai luam micul dejun cu ele, nu mă mai duceam să le iau de la școală pe Annika și pe Jessica, mă străduiam uneori să lipsesc o zi, două și astfel le-am obișnuit, într-un fel, cu absența mea. Și eu m-am obișnuit cu a lor...

Ultima etapă a procesului: odată ajuns la Libreville, a fost nevoie „să părăsesc” mental confortul și mâncarea bună de la hotelul Méridien ca să pot intra în existența spartană (termen

indulgent) pe care o voi duce începând de azi. Am început să fac această tranziție când am scos ambarcațiunea din container. Și ea s-a încheiat în momentul botezului oficial de la Yacht Club. Ajunsesem brusc într-o bulă. Altundeva. Ceilalți mă priveau, îmi vorbeau, dar eu nu mai auzeam. Plecasem deja. Îmi doream deodată să fiu singur.

Oceanul îmi oferă o primă surpriză, destul de neplăcută: mă așteptam cu naivitate să brăzdez lin apa, dar valurile mici o transformă parcă într-un drum plin de gropi. Coca se zdruncină cu șocuri zgomotoase care se succedă în ritm strâns, ca și cum ar primi lovituri de pumn. Iar eu, o serie de palme neîntreruptă.

Acest ocean dificil, ostil din momentul plecării, îmi strecoară deodată în minte îndoiala. Ținând cont de drumul pe care îl am de făcut, dacă începe așa... Mă calmez foarte repede. Startul ăsta nu înseamnă nimic. Știu că voi trece și prin situații mai rele. Totuși, am redus riscurile în măsura posibilului calculând data plecării în funcție de ciclurile sezoniere. Acasă, în bucătărie, cu hărți maritime și meteo, studiind vitezele și traiectoriile vânturilor, navigând pe internet (cuvântul-cheie: „cicloane”) și consultând – totuși – câțiva specialiști, am avut nevoie de patru luni ca să stabilesc perioada anului în care trebuia să-mi încep călătoria și punctul de pornire cel mai potrivit.

La sfârșitul tuturor acestor calcule (efectuate în principal după intuiție) s-a dovedit că trebuia să încep traversarea Atlanticului cel mai târziu la începutul lunii iunie, ca să o termin înainte de sezonul uraganelor. Și astfel, să traversez Brazilia înainte de sezonul ploilor, Pacificul înainte de sezonul

cicloanelor etc. Dacă aș fi plecat în martie, de exemplu, aș fi ajuns în Oceanul Indian în perioada cea mai proastă, cea a musonului... Până la urmă, știind că perfecțiunea era imposibilă și că, oricum, tot voi avea parte de timp urât, începutul lunii iunie s-a impus ca fiind alegerea cea mai puțin rea. Și chiar și așa, condiția era să respect termenul de 30 de zile pe care mi-l fixasem pentru traversarea Atlanticului, evaluându-mi viteza medie la 6 noduri (11 km/h), destul de rapid pentru ambarcațiunea mea de 8 m.

Destul de rapid, mai ales pentru Ecuator, căci marea problemă este că, practic, e imposibil să știi dinainte cu ce viteză vei naviga acolo. Din cauza rotației Pământului, vânturile se formează exact la nord și la sud de această linie. Fix pe Ecuator lipsește deseori orice adiere de vânt. Marinarii, care evită cu grijă această zonă, o numesc „calm ecuatorial”. Te poate ține locului câteva săptămâni. Și, în cazul unui velier, te poate chiar da înapoi din cauza curenților contrari. Pe de altă parte, în această regiune se nasc adesea cele mai năprasnice furtuni. Navigația este deci deosebit de anevoioasă, deoarece e foarte frustrantă sau foarte periculoasă. Ecuatorul îl traversezi, nu rămâi pe el... când ai mai multă înțelepciune decât mine. Totuși, din cauza calendarului pe care mi l-am fixat, trebuie neapărat să înaintez. Și, pentru asta, îmi rămân alizeele. Contez pe ele ca să dejoc „blestemul” Ecuatorului și să reușesc să traversez trei oceane.

Dar, mai presus de toate, contez pe ambarcațiunea mea. Așezat la pupa, între panourile solare, ținând bine cârma cu o mână, o pun pe cealaltă pe bordajul alb și neted, pe care-l mângâi cu afecțiune. De acum înainte, depindem unul de altul pe viață și pe moarte, și nu sunt vorbe în vânt. Sunt pur și

simplu fericit că ne găsim în sfârșit împreună, eu și *Latitudine zero*. Când privesc orizontul, spre care soarele începe deja să coboare, nu mă pot împiedica să nu mă gândesc de cât hazard, de cât noroc, de câte minuni și de câtă voință a fost nevoie doar pentru ca întâlnirea noastră să aibă loc azi, aici...

E aproape noapte când ajung împreună cu Cathy la cabana prietenului nostru Jean Troillet. Acest alpinist experimentat locuiește aproape de noi – dar puțin mai sus –, într-un sătuc elvețian numit La Fouly. Ne-a invitat la cină împreună cu Marc-Édouard Landolt (zis Marco) și cu soția lui, Alexandra (zisă Alix), care se pare că sunt foarte dornici să mă cunoască. Familia lui Marc-Édouard Landolt are un laborator farmaceutic important, iar el, o bancă de afaceri. Marco este și – sau mai ales, în ceea ce mă privește – un marinar amator, dar cu experiență, proprietar al unui velier splendid din lemn de 20 m.

Poate să aibă vreo 50 de ani. E ridat, bronzat, afabil. Ne simpatizăm imediat. E pasionat de expediția mea și-mi pune o mulțime de întrebări. E curiozitatea bancherului mai puternică? Mă întreabă despre buget, vrea să știe dacă am „acoperire” completă. Răspund că mai sunt câteva găuri, dar că o să reușesc...

Seara se termină plăcut, fără să mai vorbim despre buget.

Adevărul m-ar fi obligat să-i spun că acele „găuri” din acoperirea mea sunt enorme. Sector, care mi-e alături de la expediția de pe Amazon, și Opel, care mi s-a alăturat mai târziu, mă susțin financiar pe o bază anuală fixă. E un ajutor prețios, care mi-a permis să încep pregătirea expediției, dar, cu cât mi-a rămas în prezent, nici nu poate fi vorba să cumpăr o ambarcațiune. Nici măcar velele. Și apoi, transportul

ambarcațiunii cu cargoul, de la locul de construcție până în Africa, va costa și el foarte mult. Când le-am solicitat reprezentanților grupului Sector să finanțeze în totalitate expediția, mi-au răspuns că, din păcate, le este imposibil.

Am căutat așadar alți sponsori și am găsit unul, transportatorul elvețian Kuehne & Nagel, care s-a oferit să-mi transporte gratuit ambarcațiunea pe toată durata expediției.

Dar ambarcațiunea e încă lipsă la apel. Și mai sunt două luni până la plecare... Nici măcar n-o pot comanda la un șantier naval zicându-mi că voi găsi mai târziu cu ce să onorez nota de plată: se cere achitarea a 30% din preț în momentul în care se face comanda.

A doua zi, mă aflu în fața computerului și trag salve de e-mailuri disperate în direcția unor potențiali sponsori. Cele două luni care au mai rămas constituie un răgaz minim pentru construirea ambarcațiunii (trei săptămâni) și expedierea ei la Libreville (o lună de transport cel puțin). Dacă nu găsesc chiar astăzi banii care îmi lipsesc, am pus cruce pe anul ăsta, expediția „Latitudine zero” va fi amânată până în iunie 2000.

Optimismul meu, pe care îl credeam indestructibil, începe să se fisureze serios când, deodată, sună telefonul. E Marco Landolt.

— Mike, m-am gândit bine și am hotărât să te ajut să astupi acele faimoase găuri, zice el. Cât îți lipsește?

Ezit, puțin jenat. Gaura cu pricina nu e o gaură, ci un crater. Asta e!

— Am nevoie de o ambarcațiune.

— O ai. Ți-o ofer.

Cad pur și simplu de pe scaun. El și soția lui, Alexandra, fuseseră entuziasmați de ideea expediției „Latitudine zero”.

— Și, de vreme ce n-o pot face eu însumi, vreau cel puțin să-l ajut pe cel care o va face!

Câteva zile mai târziu, iau avionul spre Los Angeles împreună cu prietenul meu Steve Ravussin, care e și marinar, și elvețian, cele două calități nefiind incompatibile. Direcția San Diego, în extremitatea sudică a Californiei, la frontiera cu Mexicul. Acolo ne așteaptă J.P. Baudet (omul cu velele). Locuind în SUA, J.P. Baudet a auzit de o categorie de trimarane care ar putea să fie ce-mi trebuie. Și se pare că San Diego este singurul loc din lume unde sunt fabricate. E cu siguranță adevărat, deoarece, cu mult înainte de a avea banii necesari pentru a cumpăra ceva, am căutat mai aproape de mine, am explorat șantierele navale europene, dar fără să-mi cadă cu tronc vreun vehicul marin.

În uriașele ateliere californiene nu se vede nicio ambarcațiune. Mă rog, niciuna întreagă! Muncitorii se agită în jurul unor coci, prelucrează rășina, întind fibra de sticlă...

— Cea de acolo îți trebuie ție, îmi spune Steve tranșant, arătându-mi o ambarcațiune aflată încă în stadiul de proiect.

Îmi sunt arătate cataloage pline cu ambarcațiuni grațioase care, în peisaje de carte poștală ilustrată, despică valurile cu eleganță. Visul capătă formă. Aleg un trimaran (velier cu trei coci), nu din rațiuni estetice, ci pentru că este demontabil și va fi mai ușor de pus într-un container. Modelul cel mai mare are 12 m. E cel mai rapid și, având în vedere mărimea, cel mai sigur. Nu e nevoie să fii căpitan de vas ca să înțelegi că pe ocean ești cu atât mai în siguranță cu cât ambarcațiunea e mai mare.

L-am ales pe cel mai mic. Nu din spirit suicidar, ci din scrupule față de sponsorul meu. Ambarcațiunea mea este lungă

de 8 m și, din cauza brațelor și flotoarelor, aproape tot atât de lată. Este mai rapidă decât un velier cu o singură cocă, dar nu inspiră foarte mare siguranță pentru că îi lipsește chila: dacă se strecoară sub plasele care leagă coca de flotoare, un vânt afurisit poate să întoarcă ambarcațiunea cu dosul în sus ca pe o carte de joc. De altfel, acest trimaran este conceput pentru navigația costieră – e scris cât se poate de clar în manualul de utilizare –, în niciun caz pentru traversat oceane. Dar modelul standard costă *doar* 400.000 de franci, cu 200.000 de franci mai puțin decât modelul imediat superior.

În cabana lui din Gstaad, unde Marco Landolt m-a invitat împreună cu soția, îndată ce m-am întors din SUA, gazda noastră bate ușor cu degetul în cataloagele pe care i le-am adus.

— Ești nebun! Vreau să-l iei pe ăsta, zice el arătându-mi-l pe cel mai mare și mai scump.

Nu cedez. Îi spun:

— Nu l-am ales pe cel mai mic doar din cauza prețului, ci și pentru că poate să intre într-un container de cargou, lucru indispensabil. De altfel, e mai ușor de controlat pentru un om singur, aproape fără experiență în materie de navigație.

Marco ridică privirea spre mine. Ca bun marinar, știe că nu greșesc. Mai ales în privința experienței mele, despre care preferă să nu discute. Trece la altceva.

— Ce catarg ai ales?

— Cel mai scurt, din aluminiu. (E și cel mai ieftin.)

— Nu! Comandă unul din fibră de carbon. Va fi mai rezistent.

Nu poate să nu știe că acel catarg din fibră de carbon costă cu 5.000 de dolari mai mult, are prețurile în fața ochilor. Dar, de data asta, are dreptate: fibra de carbon este mai rezistentă, ceea

ce s-ar putea dovedi hotărâtor pe vânt puternic... sau în plină furtună.

Totuși, insist:

— Vreau modelul standard. E ambarcațiunea ideală pentru mine.

— Bine, zice Marco oftând.

Am adus cu mine bonul de comandă. Îl semnează fără ezitare. Construirea ambarcațiunii mele începe a doua zi.

Trei săptămâni de tensiune, în care socotesc zilele ce trec într-o numărătoare inversă insuportabilă.

Și apoi, într-o dimineață, telefonul atât de mult sperat: ambarcațiunea e gata și mă așteaptă.

După 24 de ore, sunt din nou în avionul de Los Angeles. De data asta, i-am luat cu mine pe Steve Ravussin și pe fratele meu Martin. J.P. Baudet ni se va alătura la fața locului.

Termenul de execuție a fost respectat. Să sperăm că și urmarea va fi la fel de fericită. După testare, ambarcațiunea trebuie să părăsească San Diego cu cargoul, în direcția Libreville, via canalul Panama și... Rotterdam. Căci toate mărfurile provenite din SUA și destinate Africii trec prin Olanda, unde sunt repartizate spre diferitele lor destinații. În ciuda acestui mic ocol, călătoria completă nu trebuie să dureze mai mult de o lună. Încă avem timp. La limită...

Trimaranul se află acolo, în fața mea. În sfârșit! Îi mângâi afectuos coca și flotoarele zvelte, îmi scot pantofii când urc la bord să-i explorez fiecare centimetru pătrat. Cabina interioară măsoară ceva mai puțin de 3 m și, evident, acolo nu se poate sta în picioare. Deoarece am cerut un model standard, fără opțiuni, e complet goală: o capsulă lungă din fibră de sticlă, slab

luminată de două „ferestre” de aproximativ 80 cm lungime și 20 cm înălțime.

Îl lansăm la apă fără să mai pierdem timp. Am doar două zile la dispoziție pentru probe. Evident, dacă aș fi găsit banii mai din vreme... Dar sunt prea fericit ca să mă plâng.

Marea e agitată, măturată de o vijelie violentă. Dar ambarcațiunea, la bordul căreia suntem patru (eu, J.P., Steve și Martin), se comportă bine.

Deodată, auzim strigăte în depărtare, întretăiate de vânt. La 200-300 m, o ambarcațiune cu motor, destul de rudimentară se pare, e pe cale să naufragieze. E deja plină cu apă și pasagerii cuprinși de panică își agită cu disperare brațele în direcția noastră. Ne îndreptăm imediat spre ei. După câteva minute, ajungem aproape bord la bord. Spectacolul e înspăimântător: opt mexicani, printre care femei și copii, numai jumătate dintre ei echipați cu veste de salvare. Între două chemări în ajutor, țipă că nu știu să înoate. E clar că încercau să imigreze clandestin în SUA când ambarcațiunea a început să ia apă din pricina vremii urâte și a greutății lor.

Isterici din cauza spaimei, se reped la ambarcațiunea noastră. Vor să urce toți la bord în același timp, ceea ce amenință să ne scufunde și pe noi. Trimaranul meu este conceput pentru maximum patru persoane și suntem deja patru.

Cuprins de frică și furie, răcnesc:

— Liniște! Nimeni nu se apropie! Dacă mai aud o vorbă, plec!

Nu e nevoie să spun că n-aș face niciodată așa ceva, dar important e să-i calmez.

Se liniștesc. Iau întâi copiii, apoi femeile și la urmă bărbații. La fiecare nou pasager, ambarcațiunea mea scoate trosnete ce seamănă a tânguiri... și se mai lasă puțin. După ce a urcat și ultimul mexican, coca e aproape în întregime sub apă. Suntem doisprezece pe o ambarcațiune făcută doar pentru patru. Încă o persoană și ar fi urmat catastrofa.

— Bine, vom încerca să intrăm în port, zic. Abandonăm barca voastră.

Unul dintre mexicani izbucnește imediat în plâns. Barca aia e tot ce are. Toată averea lui.

Și scoate un oftat care ar putea să umfle singur vela principală a trimaranului meu.

— Bine, bine, o s-o remorcăm.

Dumnezeu știe prin ce minune reușim să ajungem la destinație. Ambarcațiunea noastră e aproape în întregime scufundată, iar cea pe care o târâm după noi, plină ochi de apă, cântărește tone întregi.

Dar reușim. Ghinion pentru mexicani: câțiva polițiști se plimbă pe chei. Înspăimântați la gândul de a fi duși înapoi la frontieră, pasagerii mei se aruncă toți deodată în fundul cabinei mele și stau pitiți acolo ca niște iepuri speriați. Nu vor să iasă până nu trece pericolul.

Doar n-o să-i dau pe mâna poliției după ce le-am salvat viața! Așa că aștept răbdător ca oamenii în uniformă să-și vadă de treabă în altă parte, clocotind în sinea mea. Pasagerii mei, uzi, murdăresc totul în jurul lor. N-am ce face, am o latură maniacă. Și acasă mă înfurii rău de tot când fetele se urcă pe canapea cu pantofii. Iar ambarcațiunea asta, cabina asta sunt casa mea!

Când calea e în sfârșit liberă, le fac semn mexicanilor. Țâșnesc imediat din trimaranul meu (care profită ca să revină la suprafață), își golesc barca și dispar luând-o cu ei.

Steve Ravussin se uită la mine.

— Ambarcațiunea ta va fi binecuvântată până la sfârșitul existenței sale, pentru că a salvat opt vieți omenești în călătoria inaugurală.

Să-l audă Cel de Sus...

Ne despărțim la puțin timp după aceea. Steve va lua avionul spre Elveția, iar J.P. spre San Francisco. Martin rămâne cu mine. Acum trebuie să demontăm trimaranul, să reușim să-l băgăm într-un container de 13 m și să transportăm containerul până la bordul cargobotului care îl va duce în Africa.

Suntem numai doi pentru a face munca asta grea. După aceea, în mod normal, voi fi liniștit, știind că *Latitudine zero* mă va aștepta cuminte la Libreville la sfârșitul lunii mai.

Ca să fiu cu sufletul împăcat, merg la biroul căpităniei ca să-i dau un telefon lui Thomas Keller, omul de la Kuehne & Nagel, sponsorul meu pentru transportul ambarcațiunii. Vreau doar să-mi confirme data plecării cargoului și cea a sosirii trimaranului meu în Africa.

Dar, de cum aud vocea lui Thomas Keller în receptor, presimt că ceva nu e în regulă.

— Îmi pare tare rău, Mike, se pare că am încurcat datele, îmi zice el. Din păcate, abia peste o lună mai pleacă un cargou de la San Diego.

Cade cerul pe mine. Calculez într-o fracțiune de secundă: plecare peste o lună înseamnă sosirea la Libreville în august.

S-a dus naibii totul.

Gândesc cu repeziciune, încercând să imaginez soluții de rezervă. Să pornesc pe apă cu *Latitudine zero* și să navighez de la San Diego la Libreville? N-am timp. Sunt obligat să mă întorc în Elveția ca să țin o serie de conferințe plătite și-mi trebuie neapărat acei bani. Și apoi, e necesar să pregătesc restul echipamentului, cel de care voi avea nevoie ca să traversez jungla, printre altele.

— Ce-ai de gând să faci? mă întreabă Thomas Keller.

— Încă nu știu. Stai acolo, o să te sun din nou.

Mi-a venit o altă idee. Telefonez la Lufthansa și mă interesez cât ar costa un transport pe calea aerului până în Europa (ambarcațiunea mea va putea apoi să navigheze de acolo).

— 250.000 de dolari, răspunde cu răceală funcționarul.

Două milioane de franci francezi!

Evident, aș putea să-l chem în ajutor pe Marco. Cunoscându-l așa cum încep să-l cunosc, sunt aproape sigur că ar plăti. Așa că nu mă gândesc la asta nicio secundă. În schimb, îi sun pe rând pe principalii mei doi sponsori, fără prea mari speranțe, și am dreptate, căci amândoi îmi răspund că această cheltuială fabuloasă le depășește posibilitățile.

Și eu, și Martin ne stoarcem creierul să găsim o idee genială.

Sar deodată de pe scaun. Și dacă aș duce ambarcațiunea pe șosea până la Miami?

Îl sun din nou pe Thomas Keller.

— Aveți vreun cargou care urmează să plece din Miami?

— Da, îmi răspunde el.

Sar în sus de bucurie, dar el adaugă:

— Pleacă peste două zile. Dacă poți să ajungi acolo cu ambarcațiunea în container, va lua cargoul și va ajunge la Libreville la sfârșitul lui mai.

— Merge! exclam fără să mă gândesc prea mult.

Urmează replica lui Thomas Keller:

— Sincer să fiu, nu cred c-ai să reușești.

Îi mulțumesc pentru încurajări și-l anunț c-o să încerc totuși.

Nici nu închid bine și mă și reped împreună cu Martin la U-Haul (literal, „Tragi”), o societate care închiriază camioane și remorci mari pentru transportul de case prefabricate și alte obiecte foarte mari. Îi explic situația omului care ne primește și îi prezint în câteva cuvinte proiectul meu de a face ocolul lumii pe Ecuator. E vizibil entuziasmat. Dar entuziasmul îi scade când adaug că sunt lefter. Cugetă la toate aspectele privindu-mă un moment, apoi spune:

— O să fac ceva pentru dumneavoastră.

Pe biroul lui se află lista tarifelor pentru închirierea de autovehicule. O împinge într-o parte. Exact sub ea, se găsește o altă foaie.

— Astea sunt tarifele de acum cinci ani, îmi zice el, arătându-mi-o. O să vă aplic aceste prețuri.

Tot e relativ scump, dar ar fi deplasat să cer o reducere suplimentară când mi s-a făcut deja un cadou. Plătesc cu bani gheață; mă costă cea mai mare parte din cei 4.000 de dolari pe care îi mai am în buzunar. Îi arăt interlocutorului meu ce mi-a mai rămas.

— Credeți că voi reuși cu ce am aici să plătesc benzina ca să traversez SUA?

Dă din cap.

— Da... cu condiția să nu mâncați.

Oricum, nu prea vom avea timp să facem pauze de masă. Și nici vorbă să ne oprim undeva să dormim. Bine că suntem doi, ceea ce ne va permite să conducem cu schimbul.

Mi-am lăsat ambarcațiunea prinsă pe o remorcă și închisă într-un hangar, la șantierul naval (am fost prevenit că afară, atât de aproape de frontiera mexicană, riscam să fie furată). Autovehiculul pe care l-am închiriat este o semiremorcă, adică are partea din spate închisă. În mai puțin de o oră, transfer împreună cu Martin trimaranul în interior. Apoi, sărim în cabină și pornim la drum cu viteză maximă.

Kilometrajul indică distanța parcursă cu o încetineală exasperantă. Așa cum prevăzusem, conducem pe rând, făcând totuși scurte opriri pe la McDrive, de unde cumpărăm cea mai ieftină mâncare: un hamburger de 99 de cenți, pe care îl mâncăm pe drum. Curând, se face simțită oboseala adunată în ultimele zile. Fiecare adoarme profund imediat ce lasă volanul în grija celuilalt.

După câteva sute de kilometri, hotărăsc să-mi acord un mic confort suplimentar. În timp ce Martin conduce, voi dormi în ambarcațiune, în interiorul remorcii. E categoric interzis, dar nu-mi pasă. După un moment, mă trezesc brusc din somnul meu adânc cu senzația că facem cale-ntoarsă. Ce se întâmplă? Sper că Martin n-a greșit drumul. E genul de fantezie pe care nu ne-o putem permite în ruptul capului.

Acum oprește! Îl aud clar întrebând pe cineva pe unde s-o ia. Mă trezesc de-a binelea și, furios, sar din ambarcațiune, apoi din remorcă, și intru în cabină înainte să pornească.

— Ce naiba faci?

Am nervii întinși la maximum și-l ocărăsc fără să mă pot abține.

Se enervează și el:

— Dacă-i pe-așa, nu mai conduc! Descurcă-te singur!

— Foarte bine, asta o să și fac! Oricum, n-am nevoie de tine!

Trec la volan. Dar avem deja 12 ore de când conducem. După alte șase ore, somnul pune stăpânire pe mine irezistibil. Lupt din ce în ce mai greu. Mi se închid ochii... Deodată, la 160 km/h, trăgând după mine o ambarcațiune de 2 t, adorm și ies de pe carosabil.

Autovehiculul se năpustește pe marginea drumului, din fericire plată și acoperită cu un fel de pietriș. Remorca derapează lateral...

Nici măcar nu mă trezesc din somn.

Din fericire, Martin, care dormea lângă mine, se trezește brusc, se repede la volan și îndreaptă situația în ultima clipă. Am revenit pe șosea, din fericire pustie la ora aceea din noapte.

Amândoi am tras o spaimă soră cu moartea. Am evitat la milimetru un accident care ar fi putut să-mi distrugă ambarcațiunea și, în plus, să ne coste viața.

Încă zdruncinat, mă opresc pe un refugiu.

— Auzi, hai să nu ne mai comportăm ca niște copii! îi zic fratelui meu. Dacă ne rătăcim, întrebăm pe cineva sau consultăm harta împreună. Dacă nu vom ajunge la timp la Miami, vom amâna expediția pentru la anul, și atâta tot. Doar n-o să murim pentru asta, ar fi o prostie. Să încercăm să funcționăm ca o echipă, numai așa putem reuși.

Aceste cuvinte frumoase fiind zise, facem pace și-o pornim din nou la drum. Totul merge fără probleme. Facem cu schimbul la volan și, cu piciorul apăsat pe accelerație, gonim ca vântul. În fine, după un traseu neîntrerupt, de 48 de ore, ne apropiem de Miami.

E noapte când oprim în fața hangarelor pustii ale societății Kuehne & Nagel Florida. Abia mâine-dimineață – adică peste câteva ore – sosește containerul în care va trebui să băgăm

ambarcațiunea. (Nu e aici pentru că responsabilii de la Kuehne & Nagel pur și simplu nu și-au imaginat o secundă că vom ajunge la timp.) La ora 16 fix, „cutia” va trebui să fie închisă și instalată în cargou. Acesta va ieși în larg abia în cursul serii, dar îmbarcarea se termină exact la ora 16, când porțile portului se închid și nu se mai poate îmbarca nimic.

Problema e că, pentru a intra în container, trimaranul meu trebuie să fie demontat în întregime. Diferitele lui elemente trebuie apoi aranjate în interior într-o poziție precisă, singura care permite ca totul să stea bine: coca trebuie introdusă în poziție înclinată, iar remorca pe rotile – care cântărește 800 kg –, agățată de tavan printr-un sistem de scripeți destul de solid, ca să nu distrugă trimaranul căzând peste el. Pe scurt, nu pui o ambarcațiune într-un container cum ai așeza un obiect într-o cutie de pantofi. Între demontarea completă și instalarea în container trebuie să iei în calcul două zile bune de muncă.

Însă noi avem la dispoziție doar vreo 20 de ore. Nici măcar atât, căci, după terminarea „ambalării”, un camion va trebui să care containerul până în portul Miami, unde are loc îmbarcarea. Și portul se găsește la o distanță de o jumătate de oră cu mașina de depozitele societății Kuehne & Nagel.

De aceea, n-avem niciun minut de pierdut. Cum ajungem, încep, împreună cu Martin, să demontez brațele și flotoarele, catargul vertical și cel orizontal, plasele, suprastructurile etc. Trebuie să demontăm și remorca, în vederea suspendării ei.

Până când vom termina demontarea, va sosi și containerul (să sperăm) și vom putea să trecem la a doua etapă fără a pierde prea mult timp.

În timp ce lucrăm, imaginăm un sistem care să ne permită să introducem ambarcațiunea până în fundul containerului.

Deoarece cântărește 2 t și nu poate fi vorba s-o împingem, vom fixa la un capăt al cocii o frânghie pe care o vom trece printr-un scripete situat în fundul containerului. Frânghia va trece apoi pe deasupra ambarcațiunii, va ieși din container și o vom lega de bara de protecție a camionului nostru. O accelerare lină și puternică... și gata!

Toți cei de la Kuehne & Nagel ne-au spus și ne-au răspuns că nu vom reuși niciodată să băgăm un trimaran într-un container. Suntem foarte hotărâți să le dovedim contrariul.

Containerul sosește în cursul dimineții, așa cum fusese prevăzut. După o noapte și o jumătate de zi de muncă îndârjită (n-am dormit de cel puțin 48 de ore), am ajuns în sfârșit la capătul suferințelor. Lac de nădușeală și ametiți de oboseală, închidem containerul cu trimaranul în interior. Șoferul îmi dă cheile și urcă la volanul camionului care transportă ambarcațiunea pe platformă. Eu și Martin mergem în urma lui cu semiremorca U-Haul.

Dar e ora 15:30. Mai avem 30 de minute ca să ajungem în port și să ne îmbarcăm încărcătura.

— Timpul e prea scurt, n-avem nicio șansă să reușim, ne spune șoferul.

În plus, e oră de vârf și traficul e intens. Aș vrea să trec printre celelalte mașini ca un spărgător de gheață prin banchiză. Sunt într-o asemenea stare de nervi, încât aș putea să ucid pe cineva.

E 16:15 când ajungem în fața porților portului, care sunt închise de un sfert de oră.

Șoferul, care n-are aceeași motivație ca noi, ia hotărârea să facă acum cale-ntoarsă. Îl opresc. Nu mai am nimic de pierdut, așa că decid să încerc, fie ce-o fi, și mă apropii de funcționarul

care se uită lung la mine de după porțile de fier. Las deoparte orice demnitate, îl implor:

— Domnule, eu și fratele meu am traversat toată țara fără să mâncăm și fără să dormim, doar ca să putem să ne îmbarcăm containerul pe acest vas. Am muncit ca nebunii. Suntem murdari, nu ne-am spălat de trei zile, nu ne mai țin picioarele. Fii drăguț... te rog.

Omul mă privește un moment, uluit. Ezită. Nu știu ce altceva să mai zic. În cele din urmă, după o tăcere care îmi pare că durează secole, dă din cap compătimitor și zice:

— OK, băieți, e în regulă, vă fac un hatâr.

Deschide poarta și camionul intră imediat. După un minut, macaraua enormă a cargoului își lasă în jos brațul spre prețiosul meu colet, îl prinde, îl ridică așa cum ai ridica un banal pachet de țigări și-l așază pe punte alături de celelalte.

Sirena urlă. Motoarele duduie. Respir ușurat.

Am câștigat!

Dar asta nu înseamnă că situația noastră nu rămâne foarte inconfortabilă, chiar vădit delicată.

N-avem bilete de avion pentru întoarcerea în Europa. Cele din buzunar sunt valabile pentru zborul (pierdut de mult timp) cu plecare din Los Angeles, de unde trebuia să plecăm după ce părăseam San Diego. Nu avem niciun card de credit care să ne permită să cumpărăm altele. Și rezervele noastre de bani gheață se rezumă la câțiva dolari, câțiva franci elvețieni și ceva mărunțiș, rămași prin fundul buzunarelor de la blugi.

Din fericire, am un prieten, Willy Schneider, care este unul dintre patronii de la Lufthansa. Îl sun și-i explic situația. Willy

ne rezervă imediat două locuri gratuite pe o cursă care decolează a doua zi de la Miami.

Mai rămâne să găsim un loc să dormim și să ne facem cât de cât toaleta. În cele din urmă descoperim un fel de motel jegos pe marginea autostrăzii, unde camerele costă doar 5-6 dolari. Schimbăm francii elvețieni și chiar atâta ne permitem.

Ne prăbușim, morți de oboseală.

A doua zi, devreme, luăm semiremorca U-Haul ca să mergem la Dunkin' Donuts, un fast-food unde, cu ceea ce ne-a mai rămas, ar trebui să ne putem lua o cafea și o gogoașă. Fără să-mi dau seama, parchez într-un loc interzis.

Stăm cu nasul în cafea când, deodată, Martin strigă:

— La naiba, camionul!

O mașină de ridicare a autovehiculelor tocmai ne ia camionul.

E o adevărată catastrofă. Nu mai avem nici cu ce lua un taxi sau chiar un autobuz până la aeroport. Fără acel autovehicul, vom pierde avionul pentru a doua oară. Și trebuie neapărat să fiu în Elveția mâine-seară pentru prima serie de conferințe.

Nu se poate! Nu se poate ca, după toate prin care am trecut, după tot ce-am făcut, tipul ăla...

Înfuriat la culme, mă reped în stradă, unde mașina de ridicat autovehicule, din fericire, e blocată în trafic. Alerg s-o prind din urmă, deschid portiera din partea pasagerului și sar în interior.

Șoferul e un cubanez enorm care îmi aruncă o privire fioroasă și răcnește:

— Ia-ți curu' din camionu' meu, idiotule, că te sparg!

De data asta, nu mă mai controlez.

Îi apuc o mână și i-o sucesc, folosindu-mă de volan ca pârghie. Tipul urlă. Din reflex, îi trag un pumn în față.

Cubanezul țipă tot mai strident după ajutor, strigă că e agresat, asmute populația... Orbit de furie, îi forțez și mai mult brațul. În același timp, ca să-l fac să tacă, îi strivesc fața de tabloul de bord.

Răcnesc și eu:

— Dă-mi înapoi camionul sau îți rup brațul!

Nici nu vrea să audă. Ceasul lui, blocat de volan, s-a transformat în instrument tăios și i-a crestat încheietura mâinii. Sângerează, ceea ce constituie o dovadă de agresiune suficient de tangibilă ca să fiu trimis la închisoare.

Zăresc afară capul lui Martin. Îi strig:

— Martin, urcă în camion și demarează!

Ceea ce și face. Dar vehiculul nostru este pur și simplu suspendat deasupra platformei. În plus, e prins cu o serie de cabluri și legături din oțel. Martin bagă în marșarier. Cele două autovehicule se cabrează și tremură din toate încheieturile. Dacă Martin insistă, va smulge bara de protecție a semiremorcii noastre, fără s-o elibereze totuși.

Avem o jumătate de oră la dispoziție ca să ajungem la aeroport.

— Chem poliția! strigă cubanezul.

— Așa, cheamă poliția! zic fără să știu prea bine de ce.

Nu e nevoie. Polițiștii au și pornit spre noi, anunțați de cincizeci de martori. Într-o clipă sunt acolo. Adevărați cowboy. Îl dau jos pe Martin din camion și pe mine din celălalt autovehicul. În plin Miami, cu palmele puse pe oțel și picioarele depărtate cu brutalitate, suntem percheziționați fără menajamente. Cubanezul s-a repezit în întâmpinarea

polițiștilor arătând spre mine și, scoțând la iveală brațul care sângerează, le spune:

— Tipu' ăsta e un nebun furios! A intrat prin efracție în vehiculul meu și m-a agresat cu sălbăticie. Uitați!

Și-o ține tot așa, strigând că mă va da în judecată...

Eu n-am nici cea mai mică vânătaie care să demonstreze că am fost lovit primul... sau măcar că am fost lovit.

Situația nu e deloc roză.

— E un caz grav, hotărăște unul dintre polițiști. O să-l anunț pe șerif.

Acesta sosește în scurt timp și mă întreabă ce s-a întâmplat.

— Acest tip mi-a furat camionul! izbucnesc eu indignat.

— Nu v-a furat nimic. Staționați într-un loc interzis. Chiar exista un panou „Ridicare de autovehicule". Sunteți vinovat. Și aveți noroc că sunteți în viață. Șoferii care ridică autovehicule sunt înarmați. Ar fi putut să tragă asupra dumneavoastră în legitimă apărare.

Replic cu oarecare rea-credință:

— La mine, în Africa de Sud, dacă ți se ia mașina, asta se consideră furt. Am vrut doar să-mi apăr proprietatea.

Șeriful ridică o sprânceană uimit.

— La dumneavoastră... unde?

— În Africa de Sud.

— Și ce faceți aici?

— Tocmai mi-am transportat ambarcațiunea din California ca s-o pun într-un container cu destinația Africa. Plec peste o lună să fac ocolul lumii mergând pe linia Ecuatorului... și trebuie să prind un avion peste o jumătate de oră.

Șeriful reflectează îndelung, apoi zice:

— În mod normal, sunteți numai bun de băgat la zdup... Dar o să aranjez asta. O să vă escortez până la locul unde sunt duse mașinile ridicate. Veți plăti ce trebuie pentru ridicare și veți putea pleca.

— Dar n-am cu ce să plătesc! N-am un cent!

— Nu-i problema mea.

După zece minute, stau la coadă în fața ghișeului. Voi încerca să-l înduioșez pe funcționar, sperând într-o minune.

Clientul dinaintea mea se depărtează și descopăr fața omului de la ghișeu, ascuns în spatele geamului blindat.

Alt cubanez...

E un soare de plumb, asemenea celor care îmi șuieră pe la urechi de o oră. Am 20 de ani și comand un detașament din Forțele Speciale sud-africane. În plină savană angoleză, pe teren descoperit, eu și oamenii mei am nimerit peste o companie de cubanezi care trag în noi ca la iepuri cu arme Kalașnikov. Se mitraliază din toate părțile. În ciuda transportoarelor noastre ușoare blindate, suntem la ananghie. Mai ales că terenul e minat și că... Buuummm! Tunetul îmi explodează în cap. Transportorul meu, aflat în fruntea coloanei, a călcat pe o mină. E țintuit locului, pe jumătate distrus. Pe jos, aș fi trecut fără probleme. Mă arunc sub blindaj, păstrând mâna dreaptă pe mitralieră. Încerc cu cealaltă să apuc stația radio, ce se găsește sub mine, ca să le ordon oamenilor mei care merg pe jos să se desfășoare în trăgători. Aceasta este procedura standard în asemenea cazuri: ne desfășurăm și tragem în tot ce mișcă.

Înainte să ajung la transmițător, turela mitralierei pivotează și îmi împinge mâna în deschizătura trapei grele de oțel a

vehiculului. Care cade, prinzându-mi și rănindu-mi degetul mijlociu și inelarul. Urlu de durere. Mai grav, sunt imobilizat. Acum, se trage în noi cu lansatorul de rachete și nu pot să mă mișc. Nici măcar nu pot să folosesc mitraliera ca să ripostez. Conductorul observă atunci situația. Se culcă pe spate și lovește cu piciorul în trapă, care se deschide și mă eliberează.

Mai mult spaimă decât stricăciuni. Ziua aceea m-a costat totuși o falangă.

— Costă 120 de dolari, mă anunță cubanezul înainte să apuc să deschid gura.

— Îmi pare rău, n-am bani.

Funcționarul se încruntă. E inutil să încerc să discut cu el. Am ajuns din nou într-un impas. De data asta, nu mai am scăpare.

Atunci, bărbatul care stă la coadă în spatele meu mă bate pe umăr.

— Rezolv eu, îmi zice zâmbind.

Mă întorc. El cine e? Arhanghelul Gabriel?

— Tipii ăștia sunt toți niște idioți. Nu vă faceți griji, plătesc eu pentru dumneavoastră.

Cred că e cam de vârsta mea, genul de american din clasa de mijloc... La început, refuză să-mi dea adresa lui, pe care i-o cer ca să-i pot înapoia banii. Sau să-i trimit măcar un mesaj de mulțumire. Până la urmă, acceptă.

Îmi exprim repede recunoștința față de necunoscutul care mi-a salvat viața, recuperez autovehiculul și gonim spre aeroport. Avionul are întârziere zece minute, ceea ce ne permite să-l prindem la limită...

A doua zi, în Elveția, îmi țin conferința în fața unui public care nu va ști niciodată prin ce-am trecut ca să ajung acolo.

Acest episod american a avut măcar ceva bun: eu și Martin am format o echipă sudată și puternică.

O echipă care câștigă.

Amintirile și nostalgiile se îndepărtează cu rapiditate, alungate de necesitățile prezentului. Întâi, trebuie să devin un marinar demn de acest nume. Și repede. Acum începe adevărata mea ucenicie, căci toată experiența mea maritimă se rezumă la faptul că am fost de două ori *wincher* cu echipaje profesioniste și... am navigat trei zile pe lacul Leman.

Cu câteva luni în urmă, Laurent Bourgnon m-a sunat ca să-mi propună să fiu *wincher* pe trimaranul lui, *Primagaz*, în sezonul francez al întrecerilor Grands Prix pentru ambarcațiunile cu pânze. Steve Ravussin era secundul lui. Am acceptat cu entuziasm, gândindu-mă că această experiență îmi va folosi pentru propria expediție. Dar sarcina de *wincher* constă în principal în a învârti manivelele – vinciurile – care comandă velele când ți se spune și în sensul în care ți se spune, până când ți se cere să te oprești. N-am regretat totuși această aventură, care mi-a permis să mă familiarizez cu anumite senzații. Știam de atunci ce înseamnă să ai o ambarcațiune sub picioare.

Mai apoi, Laurent i-a vorbit despre mine unui american care plănuia să bată recordul mondial la traversarea Atlanticului de Nord, între New York și Cape Lizzard, în Anglia. Am fost contactat și chemat la New York în ziua plecării în cursă. La o oră de la aterizarea avionului mă îmbarcam pe *Mari-Cha III*, un ketch de 45 m. Traversare grea, cu înfruntarea unor valuri

enorme. Totuși, m-am simțit tot timpul în siguranță, căci echipajul – format din profesioniști francezi – stăpânea perfect situația. Am bătut recordul mondial în 8 zile și 23 de ore. Eu fusesem tot *wincher*.

Acum câteva săptămâni, pe când trimaranul meu călătorea cu cargoul de la Miami la Libreville, Steve Ravussin mi-a făcut propunerea amicală de a-mi „completa" instruirea (mai exact, de a o începe de la zero). La cererea sa, Thierry Pétrequin, unul dintre prietenii săi, ne-a împrumutat mica lui ambarcațiune amarată pe lacul Leman. O barcă ceva mai mică și care n-avea nimic în comun cu a mea. Pe acea ambarcațiune mi-am însușit primele noțiuni, cu Steve ca instructor, fără pic de vânt, în ritmul lent de o oră pe zi.

Steve m-a învățat să ridic și să cobor velele cu ajutorul terțarolelor, acele benzi orizontale străpunse de o gaură prin care trece parâma, să virez „pe loc", să ridic vela când vântul bate din spate, să navighez „strâns", cu vântul din față. Învăț cu această ocazie că, atunci când navighezi cu vântul din față sau la 45° față de direcția de mers, ambarcațiunea înaintează printr-un fenomen de aspirare. Vântul intră într-o parte a velei și în cealaltă parte se creează ceea ce se numește „vânt aparent", o energie produsă chiar de ambarcațiune și care o trage înainte (o aripă de avion funcționează în același fel). Împins cu adevărat ești doar de vântul din spate.

Steve mi-a arătat și mi-a explicat cum se folosește fiecare element de bază al unui velier: hobanele, fungile etc. Vinciurile le cunoșteam.

Odată ce am asimilat aceste noțiuni elementare, am și plecat spre Gabon.

Mai am multe de învățat... De exemplu, cum să folosesc pilotul automat, să citesc hărțile marinărești sau să mă familiarizez cu GPS-ul. Am învățat să-l folosesc în armată, dar a cam trecut timp de atunci și cel de acum e un model perfecționat. Când îl pornești, indică, de exemplu, 23°25’14” V, 19°40’28” N... Trebuie să știi să interpretezi aceste indicații ca să fii în stare să-ți stabilești poziția pe hartă. GPS-ul îmi arată și viteza actuală, viteza maximă și, în funcție de ele, ora aproximativă de sosire într-un punct ale cărui coordonate i le-am dat (chiar dacă acel punct este situat de cealaltă parte a planetei); de asemenea îmi indică drumul cel mai scurt ca să ajung acolo. Pe scurt, îmi face servicii inestimabile, incomparabile cu prețul lui modic – câteva mii de franci.

În ceea ce privește restul echipamentului, l-am consultat întâi pe J.P. Baudet. „Meșter velar”, participant la prestigioasa cursă Whitbread în jurul lumii, el mi-a furnizat lista cu materialul cel mai utilizat de participanți. Mi-am procurat fiecare element. Steve Ravussin mi-a dat o listă cu scule indispensabile: chei, kituri de reparație, petice pentru pânză etc. Martin a făcut cumpărăturile.

Trebuie să dobândesc și reflexe corecte în manevrarea derivorului retractabil: să-l scot din apă când vântul bate din spate și viteza e constantă, să-l scufund când vântul bate din față sau din lateral, ca ambarcațiunea să nu derapeze sau, mai curând, să nu pornească în derivă...

Și mi-a rămas să învăț mai cu seamă cum să folosesc velele. Ambarcațiunea cu o singură cocă pe care m-am instruit avea doar una. *Latitudine zero* are trei: un foc de furtună, o velă gennaker și vela de pe catargul principal. Gennakerul e mare și

se deschide pe vânt mediu sau slab. Focul, mai mic, se folosește pe vânt puternic.

Pânzele și parâmele mele sunt din kevlar, materialul cel mai rezistent din lume, din care se fabrică vestele antiglonț. Nici nu se pune problema să traversezi trei oceane dacă n-ai la dispoziție cel mai bun material existent.

E relativ ușor să știi când să cobori vela. Catargul te anunță curbându-se sau emițând trosnituri de rău augur. Trebuie atunci să acționezi repede, foarte repede, înainte de rupere și de catastrofă.

Toate acestea – și încă multe altele – înseamnă tehnică. Esențialul, lucrul cel mai important, tot ce înseamnă să fii marinar voi învăța de la mare. Și am interesul să fiu foarte atent. Fără să pierd totuși din vedere principalul, adică să nu mă abat de la acea bandă de 80 km pe care mi-am fixat-o, cu Ecuatorul la mijloc. Am impresia că merg pe o sârmă.

Vântul crește în putere. Primul meu reflex este să cobor vela principală și să las doar focul întins. Aproape imediat, catargul se înclină periculos în față, scârțâind sinistru. Ridic repede o parte din vela principală ca să compensez. Situația se restabilește. Ambarcațiunea alunecă voinicește pe apă.

Oceanul mi-a dat prima lecție: dacă ridici doar focul, el va trage catargul în față, cu riscul de a-l rupe. În același timp, va împinge ambarcațiunea cu botul în jos. Așadar, trebuie menținut tot timpul echilibrul velelor, între partea din față și cea din spate a catargului.

Cunoștințele mele în materie de navigație cu pânze sunt categoric insuficiente. Lacunele ar putea să mă coste scump.

Fiind începător, studiez manualul de utilizare a trimaranului pentru cei care practică navigația de agrement.

Pe vânt de 12 noduri, zice manualul, ridicați vela gennaker și vela mare. Între 12 și 20 de noduri, desfășurați focul și vela mare. Între 20 și 25 de noduri: focul și vela mare la prima terțarolă... Dar vântul bate deja cu 25 de noduri. Manualul nu mai indică nimic, ceea ce înseamnă probabil ceva de genul: întoarceți-vă rapid în port. Fără panică! Știu că voi reuși până la urmă...

E momentul să mă familiarizez cu o particularitate a trimaranului meu: catargul rotativ. Rotindu-l ușor, reușesc să întind velele, ferindu-le mai mult de vânt. Invers, același sistem îmi va permite, pe vânt ușor, să le expun cât mai mult.

Începe prima mea noapte pe Atlantic. Deocamdată, totul merge bine. La fiecare două ore, determin poziția și mi-o notez într-un carnețel.

Acest interval de două ore este impus de o dublă exigență. Întâi, corespunde aproximativ, deoarece înaintez spre vest, cu o deplasare de 1° pe hartă (turul lumii însumează 360) și cu puțin mai mult de 100 km pe ocean... Marea este un peisaj schimbător și totodată monoton. Doar determinarea și notarea poziției îmi permit să știu exact unde mă aflu.

Apoi, pentru că mi-e imposibil să fac să funcționeze pilotul automat toată noaptea. Merge cu energie solară și – deoarece consumă mult – se descarcă foarte repede. Asemenea laptopului, camerei video digitale cu ecran de control orientabil (care îmi permite să mă filmez singur verificând imaginea), aparatului foto de 35 mm pentru diapozitive și telefonului prin satelit Immarsat Mini M (de la Mike), pilotul automat este alimentat de la două baterii de mașină îmbarcate la bord. Aceste baterii sunt legate la panourile solare ale ambarcațiunii.

Noaptea sau atunci când nu bate soarele, se golesc repede. Or, nu trebuie cu niciun preț ca nivelul lor de rezervă să coboare sub 10 V. Altfel, nu s-ar mai putea reîncărca, echipamentul meu ar deveni imposibil de utilizat, iar eu... surd și orb.

Așadar, noaptea nu pot să folosesc pilotul automat decât cel mult două ore. După aceea, trebuie neapărat să-l opresc și să preiau cârma. Abia după ce soarele reapare și alimentează din nou bateriile redevine operațional și pilotul automat (se reîncarcă în timp ce funcționează).

Ideal ar fi să profit de cele două ore de pilotaj automat ca să dorm. Dar teama să nu mă pomenesc în pană de curent, să nu se producă o catastrofă în timp ce dorm nu mă lasă să închid ochii. Ca să stau treaz, mă deplasez cât mai mult de colo-colo pe punte pentru verificări tehnice... și trimit nenumărate e-mailuri.

Când mă întind, rămân într-o stare de semiconștiență. Condițiile atmosferice pot să se schimbe complet în orice moment și în câteva minute. Atunci, trebuie să sar pe punte și să adaptez pe loc velatura... Ea mă previne. Când vântul își schimbă direcția, pocnetul velelor devine mai dur, mai violent, mai rapid.... sau, dimpotrivă, mai moale și mai lent. Aproape ca într-un vagon de dormit, unde cea mai mică schimbare de ritm în legănatul cadențat al boghiurilor te trezește din somn. Trăiesc acum în ritmul pocnetului velelor, gata să mă supun în orice moment ordinelor sonore pe care mi le dau.

Mănânc fără să mă rețin, dar relativ puțin. Cathy s-a ocupat de hrana mea pe mare. M-a aprovizionat cu cutii de conserve pentru o persoană și s-a pus și pe gătit, umplând zeci de recipiente mici din plastic, care țin alimentele în vid. Fiecare conține o cantitate suficientă pentru o singură masă, astfel încât

nimic să nu se strice. Cinci porții de plăcintă de cartofi, o porție de cușcuș, zece porții de carne uscată (*bilton*, cu asta sunt crescuți copiii sud-africani)... Am și spaghete bolognese, orez, paste, sardine, ciuperci uscate, praf de curry, salate de fructe, ciocolată, musli făcut în casă, popcorn sărat și dulce, fără a uita faimoasa prăjitură cu nuci a Juliei... Popcornul are darul să mai schimbe și să mai înveselească meniul obișnuit. Această hrană pentru adolescenți are darul de a mă face fericit. Când aud și văd explodând pe reșou acei fulgi mari și albi mă bucur și mă minunez ca un puștan. Și, în plus, mi se par delicioși. Cu cât mănânc mai mult, cu atât aș mai mânca. Popcornul înseamnă pentru mine cinematograf, distracție, sărbătoare... În momentele în care singurătatea mă apasă prea mult, o porție de popcorn și gata, văd din nou viața în roz!

Trimaranul meu este atât de mic, valurile, atât de înalte, oceanul, atât de vast (mai puțin decât Pacificul totuși)... În situația mea, ar fi probabil normal să-mi fie puțin frică, dar, în amestecul de inconștiență și entuziasm ce mă caracterizează, simt doar o vagă neliniște în fața necunoscutului. Și această neliniște se transformă într-o surescitare care mă împinge înainte.

Ca la cei mai mulți dintre oameni, la mine teama este o pavăză, un sistem de alarmă care îmi înzecește concentrarea. Dar, în cazul meu, apare rareori înainte de a mă afla în fața pericolului. Cu alte cuvinte, ignor practic îngrijorarea. Mi-e totuși teamă în situațiile extreme (să zicem că știacheta e plasată la mine mai sus). Și, în general, reușesc să controlez această teamă. Dar n-aș elimina-o din gama emoțiilor mele dacă aș putea. Teama este una dintre emoțiile cele mai acute ale stării

de veghe și, ca atare, indispensabilă. A ignora teama înseamnă a fi inconștient. Și inconștiența poate să fie fatală într-o astfel aventură.

Viteza se menține, așa cum era prevăzut, la o medie de 6 noduri. Dacă păstrez acest ritm, ar trebui să respect termenele și să reușesc traversarea într-o lună.

La trei zile după plecare, n-am dormit încă niciun minut. Sunt atâtea lucruri de făcut, de verificat, de învățat... și acea angoasă permanentă la gândul că lipsa de experiență mă va face să comit o greșeală tragică...

În față, la aproximativ 24 de ore de navigare, apare primul obstacol terestru de pe itinerarul meu: insulele São Tomé și Príncipe, situate chiar pe Ecuator. Apropierea de ele este oprită de un recif care atinge nivelul apei și de vârfuri stâncoase ce apar la suprafață. Insulele au faleze abrupte, spre care valurile se rostogolesc fără să se spargă înainte de a porni în sens invers. Mi-e teamă să abordez aceste insule pe timp de noapte. Fără radar și aproape fără lumină, ambarcațiunea mea ar putea să fie spintecată sau să se zdrobească precum o coajă de nucă.

Navigam de patru zile când insulele s-au ivit brusc în mijlocul orizontului. Contururile promontoriilor sunt învăluite într-o ceață pe care o udă o ploaie măruntă și stăruitoare. E ziuă (suntem la mijlocul după-amiezii), dar vizibilitatea e practic nulă.

Insulele sunt încă departe și eu sunt frânt de oboseală. Ochii mi se închid. De data asta, trebuie neapărat să dorm. E nevoie să fiu în formă ca să pot trece prin acea zonă dificilă. Mă întind, intenționând să mă trezesc la timp, peste aproximativ două ore.

Adorm, zdrobit de oboseală...

Deodată, mă trezesc speriat de un vuiet asurzitor. Arunc o privire la ceas. Am dormit patru ore! Cu două ore prea mult! Urc pe punte năuc. La 10 m de mine se ridică un zid enorm de granit. O faleză de 30 m pe care valurile o asaltează, înălțându-se într-o mângâiere monstruoasă.

Când privesc în spate, zăresc – siluete fantomatice în ceață – recifurile și vârfurile stâncoase printre care ambarcațiunea mea, pe pilot automat, s-a strecurat singură, ca și cum ar fi hotărât să se descurce fără mine cât dormeam. E o minune că am ajuns până aici.

A doua minune: valurile, după ce au atacat zadarnic faleza, au revenit să mă împingă oblic înainte și m-au deviat ușor de la traseu. Ceea ce a întârziat ciocnirea și îmi acordă câteva minute prețioase pentru a restabili situația...

Mă reped la cârmă și execut o întoarcere la 180°, ca să nu vin cu flancul spre masele mari de apă. În același timp, desfășor focul ca să mă îndepărtez cât mai repede de faleză. Dar vântul e slab și valurile mă împing tot spre stânci. Situația devine critică... Exact atunci, vântul se hotărăște să-mi umfle pânza, întâi cu intermitență, apoi din ce în ce mai puternic. După un sfert de oră, am ieșit din zona periculoasă. Sunt salvat.

E aproape noapte când mă strecor cu iuțeală printre principalele două insule ale acestei foste colonii portugheze. Falezele lor mă privesc de sus și parcă mă strivesc cu masa lor întunecată, ca niște titani care s-ar îndupleca să mă lase să fug, minuscul și neglijabil. Las în urma mea, înălțată în mijlocul oceanului, acea fortăreață a lacrimilor unde au murit atâția sclavi, în escală spre Lumea Nouă. Insulele São Tomé și Príncipe sunt pline de mistere înfricoșătoare. Pentru mine, ele întruchipează concret primul pericol de care erau cât pe ce să

se zdrobească visurile legate de expediția „Latitudine zero”. Îmi vor rămâne în memorie mai cu seamă ca un avertisment gratuit. Atenție la cea mai mică slăbire a vigilenței! Am scăpat ieftin de data asta. Dar n-am să mai las garda jos. E a doua oară când primesc acest gen de chemare la ordine...

1997. M-am aventurat să cobor înot cei 7.000 km ai Amazonului. Nu sunt încă foarte departe de izvor și fluviul, în acel loc înalt, este doar un fel de torent lung, clocotitor și furios, care curge cu 118 m^3 pe secundă. O presiune de 118 t. Cobor acea pistă lichidă pe burtă, în costum de scafandru, cu partea de sus a corpului sprijinită pe o etravă de kevlar care seamănă cu vârful retezat al unei pirogi moderne portocalii. Puțin mai departe, în fața mea, o erupție vulcanică a acoperit o parte a fluviului cu stânci negre sub care năvălește apa. N-are importanță: ar trebui să pot trece pe lângă. Sau pe dedesubt, ca printr-un tunel lichid.

Deodată, la apropierea stâncilor, un sifon submarin – pe care aș fi putut, pe care ar fi trebuit să-l văd – mă aspiră în jos și mă catapultează sub pietre. Am știut întotdeauna că, la o astfel de presiune, a rămâne blocat acolo, dedesubt, înseamnă în mod sigur a-ți pierde un braț sau capul... ori pur și simplu a muri înecat.

Rucsacul mi se agață de acel maț submarin, țintuindu-mă locului. Mă zbat ca un pește prins în plasă. Zadarnic. Intru în panică. S-a sfârșit... Deodată, sunt din nou proiectat înainte. După o fracțiune de secundă, ies la suprafață în partea cealaltă.

Rucsacul a cedat, salvându-mi viața.

Trebuie „să asculți” întotdeauna apa fluviilor.

Și valurile mării...

Învăț să dorm. În tranșe de două ore, dar în mod regulat. Nu voi mai face niciodată greșeala de a mă lăsa doborât de oboseală și de a pierde controlul evenimentelor. În condiții normale, fac parte dintre cei care au un ceas deșteptător în cap (știu, e greu de crezut, având în vedere episodul precedent). De acum înainte, când îl „potrivesc” la două ore, sună la momentul stabilit... cu o marjă de zece minute.

Zilele se succedă. Din cauza căldurii, capăt repede obiceiul să stau în pielea goală. Cea mai mică haină impregnată de sudoare și de apă sărată provoacă iritații care se vindecă greu. Și n-am destulă apă dulce ca să mă spăl, cu atât mai puțin ca să spăl rufe. Atunci, fac pe nudistul. Mai ales că în mijlocul oceanului n-o să fiu arestat pentru atentat la pudoare.

Într-o noapte, cabina începe să degaje un miros de putreziciune atât de puternic, încât mă trezește. Încă buimac de somn, scotocesc cu înfrigurare prin toate cotloanele habitaclului fără să găsesc nimic. Duhoarea persistă și devine insuportabilă. Până la urmă, smulg salteaua de pe suport, apoi suportul din perete. Golesc complet cabina și duc conținutul pe punte. Și descopăr în sfârșit motivul acelei împuțiciuni. Un pește zburător a reușit să treacă prin una dintre micile deschizături ale cabinei și să aterizeze în spatele cușetei. Unde a început imediat să putrezească. Trebuie să spăl bine habitaclul cu apă (de mare) ca să alung putoarea, apoi să pun totul la loc.

După câteva zile, stau aplecat la pupa spălând vasele. În acel loc se găsește doar o deschizătură largă, fără parâme de siguranță, nimic care să îndeplinească rolul de balustradă. E de ajuns să te lași în genunchi și să te apleci puțin ca să ajungi cu brațele în apă. Am un bol într-o mână și un spălător de vase în

cealaltă. Marea e relativ calmă și nu sunt legat. Am un ham de siguranță, pe care îl port deseori, dar îl prind rar de cablul care, în principiu, îl prelungește. Pe o ambarcațiune te miști mult și acest „pripon” stânjenește mișcările. Éric Tabarly, care nu-și punea niciodată ham, nu spunea oare că „dacă pici în apă înseamnă că n-ai ce să cauți pe o ambarcațiune”? Și totuși, chiar așa a murit...

Deodată, trimaranul se lovește de un val mai mare decât celelalte și se cabrează. Îmi pierd echilibrul și cad în față. Din reflex, dau drumul la bol și la spălător ca să mă agăț de bordaj, pe care îl apuc în ultima clipă...

Simt o panică retrospectivă dându-mi seama că doar o fracțiune de secundă a lipsit ca să mă pomenesc în mijlocul Atlanticului, fără nicio posibilitate de a prinde din urmă ambarcațiunea, care înaintează cu 12 noduri. Ar fi fost sfârșitul.

Am învățat astfel că pericolul există... chiar când nu e niciun pericol, că nu-mi pot permite nici cea mai mică greșeală, nici cea mai mică slăbire a atenției.

Oceanul tocmai m-a avertizat să nu mă întorc niciodată cu spatele la el.

Uneori, îi trimit lui Cathy până la trei-patru e-mailuri pe zi. Alteori, niciunul. După cum îmi permite navigația, dar și în funcție de soare și de rezervele mele de energie. În privința asta, fac rareori plinul, căci soarele nu se arată prea des. Oceanul e aproape întotdeauna aspru și agitat. Dar proasta lui dispoziție nu ajunge niciodată până la furtună. Vânturile sunt puternice și favorabile. În general, n-am de ce să mă plâng.

Ambarcațiunea se comportă vitejește. Treptat, devin expert în manevrarea velelor, pe care reușesc să le orientez la

perfecție, la o cât de mică schimbare a direcției vântului. Între această îndemânare și forța vânturilor din mijlocul Atlanticului, înregistrez deseori viteze de 15... 20 de noduri. Genul de viteză pe care nu ar considera-o de lepădat nici concurenții la cursa Vendée Globe... Dar ei navighează pe ambarcațiuni de 10 sau 15 milioane de franci.

Nu văd milele marine defilând, nici timpul trecând. După zece zile, nu-mi vine să cred că am făcut deja jumătate din traversare. În ritmul ăsta, voi ajunge în Brazilia cu un avans de zece zile față de planificare.

M-am bucurat prea repede. La 700 km de coasta braziliană, intru în prima mea furtună tropicală.

Nu e chiar o surpriză. Această zonă este cunoscută pentru dezlănțuirile climatice. Aici, masele de aer terestre provenind de pe Amazon se ciocnesc de masele oceanice, provocând depresiuni violente.

Speram în sinea mea să trec prin ea. N-a mers. O scădere bruscă a presiunii atmosferice mă avertizează de iminența pericolului. În mod normal, ar trebui să cobor imediat pânzele, căci odată prins în furtună va fi prea târziu. Presiunea prea mare exercitată de vânt va face manevra imposibilă pentru un singur om. Dacă m-aș pomeni cu toate pânzele desfășurate în furtună, aș avea doar două opțiuni: să navighez cu vântul în față sau cu vântul în spate, astfel încât să mă las împins cât mai departe. Nu ar trebui în niciun caz să las vântul să mă lovească din lateral, căci trimaranul (care n-are chilă) s-ar răsturna instantaneu.

Dar, dacă strâng pânzele, e limpede ca lumina zilei, ambarcațiunea își va reduce viteza. Or, înaintez cu repeziciune și n-am deloc chef să irosesc acest avantaj. Atunci, decid să risc

orice-ar fi și să las toate pânzele sus. Le voi coborî în ultima clipă. Ultima clipă este acel mic spațiu de liniște și fără vânt dinainte de dezlănțuirea elementelor naturii. Faimosul calm dinaintea furtunii...

Dacă mă gândesc bine, poate că o să țin pânzele întinse și după aceea. Într-o aversă scurtă, vântul poate să atingă 70 de noduri. Dar e posibil și să nu depășească 30 de noduri și să se poată naviga... Această incertitudine, care există întotdeauna, ispitește ca o lovitură la pocher. Dar pariul e periculos, deoarece niște vânturi prea violente ar putea să smulgă tot greementul. În caz de dubiu, este preferabil mereu să cobori pânzele.

Deodată, calm total. Apoi cad primele picături grele. Le aud cum lovesc puntea ambarcațiunii...

Și, brusc, le văd. Coame de spumă se ivesc aproape peste tot pe crestele valurilor, avântându-se din largul oceanului spre mine.

Simt cum mi se contractă fiecare mușchi...

Brusc, orizontul se înnegurează ca și cum acolo, în depărtare, s-ar fi stins luminile. O avalanșă de nori negri enormi se năpustește asupra mea cu o viteză impresionantă. Se face repede beznă. Dar țin în continuare pânzele întinse ca să-mi mențin viteza cât mai mult posibil. Vântul devine din ce în ce mai violent. Aștept... Tot aștept... Nivelul de stres crește enorm... Apoi, în ultima secundă, până ca furtuna să mă lovească în plin, reduc velatura și păstrez doar focul de furtună și o suprafață echivalentă a velei principale pentru echilibrare.

Vânturile se dezlănțuie. Acum, bat din toate direcțiile în același timp. Gonesc drept în furtună, în timp ce ploaia intră și ea în joc. Adevărate rafale aproape orizontale, care îmi biciuie fața cu o forță extraordinară.

Oceanul este și el cuprins de nebunie. Coamele de spumă se transformă în valuri uriașe. Ambarcațiunea pare de fiecare dată gata să explodeze sub acele mase lichide care o zdrobesc. Se cabrează, dă înapoi, face salturi laterale și chiar sărituri verticale când e lovită din toate părțile în același timp. Cu mușchii încordați și inima bătându-mi cu putere în piept, mă agăț cu toată forța de postul meu de pilotaj...

Furtuna durează cinci ore. Când se domolește, pe la mijlocul nopții, îmi desfășor pânzele... fericit că mai sunt în viață.

A treia zi, pe la sfârșitul dimineții, totul reîncepe. De data asta, aversa durează două ore în plus. O nouă acalmie... și, după două zile, altă dezlănțuire a mării și a cerului. De data asta, e noapte când încep ostilitățile, iar șocul este și mai violent pentru că nu mi-am dat seama ce se va întâmpla.

Deși cunoșteam particularitățile climaterice ale acestei regiuni, nu mă așteptam să trec prin trei furtuni pe o distanță de câteva sute de kilometri și în mai puțin de șase zile.

Ca și cum vremea n-ar fi de-ajuns, mă aflu într-o zonă de două ori periculoasă: din cauza furtunilor, dar și a containerelor enorme de oțel (cum era cel în care a călătorit ambarcațiunea mea) care sunt întâlnite deseori pe aici plutind la suprafața apei.

Toți marinarii, chiar și cei de ocazie ca mine, știu că în aceste ape din apropierea coastei, unde bântuie furtunile, cargourile cu containere, care urcă spre SUA sau coboară spre Țara de Foc, se debarasează uneori în ocean de o parte din încărcătură. Un mod expeditiv de a se ușura și a evita naufragiul. Deoarece sunt închise ermetic, containerele aruncate peste bord nu se duc la fund, în ciuda greutății lor. În funcție de cantitatea de aer pe care o conțin, unele sunt vizibile, altele plutesc sub suprafața

valurilor. Acestea din urmă sunt în mod firesc cele mai periculoase, pentru că le vezi când e prea târziu. La viteza cu care înaintez, dacă m-aș ciocni de unul dintre ele, ambarcațiunea mea s-ar putea face praf. Și această mare mereu agitată de hulă face ca vizibilitatea să fie aproape zero.

Evit două la limită. Norocul m-a ajutat cu siguranță să evit altele...

Încă două-trei zile până să ajung la vărsarea Amazonului și la orașul brazilian Macapá, prima mea escală.

Mi-am meritat cu prisosință cele două ore de somn. Mâine va fi lumină. În pofida valurilor pe care trimaranul saltă ca în montagne russe, adorm ca un prunc.

Mă trezesc speriat de o detunătură. A tras cineva în mine sau ce? Gol pușcă și cu un val de adrenalină ce mi se revarsă în vene, mă reped pe punte și descopăr amploarea dezastrului. Funga a cedat pocnind ca un foc de armă.

Funga este cablul din kevlar care servește la ridicarea celei mai mari pânze, gennakerul. Fixată în vârful pânzei, funga coboară apoi în interiorul catargului gol pe dinăuntru și trece printr-un scripete înainte să se înfășoare în jurul unui vinci, situat lângă cârmă (pentru a putea manevra totul în același timp).

După toate aparențele, funga n-a rezistat frecării repetate de vârful catargului. Rupându-se, a eliberat vela gennaker, care a căzut în apă în partea din față a ambarcațiunii. Trimaranul, împins în continuare de vela mare, înaintează cu 12 noduri (cam 18 km/h) și trece peste gennaker. Acesta, agățat de catargul orizontal cu celălalt capăt, se scufundă și trage ambarcațiunea în jos, făcând-o să intre cu prova în valuri. La o astfel de

tensiune, toate punctele de atașament vor ceda în cele din urmă și voi pierde definitiv gennakerul.

Mă arunc din reflex pe plasa de siguranță care leagă coca de flotoare și ajung lungit pe burtă în partea din față a unuia dintre ele. Îl strâng cu un braț ca pe un mare sul de căpătâi. Cu celălalt, încerc să smulg din adâncul oceanului acea pânză imensă (e de două ori mai mare decât vela principală) care, încărcată de apă de mare, cântărește tone întregi. Din fericire, sunt solid. Încetul cu încetul, reușesc să scot o parte din ea, pe care o îngrămădesc pe plasă, lângă mine...

Hula e în continuare la fel de puternică. Plonjez iar și iar în valuri ca o statuie de provă a unei vechi corăbii cu pânze. Când nu trec prin ele, valurile se prăbușesc peste mine și mă mătură vrând parcă să mă doboare. Obligat de fiecare dată să-mi țin respirația, mă sufoc... dar continui, cu o mână, să trag din toate puterile de acea velă ca s-o scot din apă. Treptat, pânza udă se îngrămădește în plasă. Dar cea mai mare parte e în continuare sub apă...

Brusc, mă îngheață panica: tocmai mi-am dat seama că nu sunt legat! Sunt agățat, în pielea goală, de vârful unui flotor, pe vreme proastă... și nici măcar nu mi-am pus hamul de siguranță! De data asta, voi plăti greșeala cu viața, e sigur...

Aș vrea să revin pe ambarcațiune, dar nu se poate: bucata de pânză aflată lângă mine pe plasă alunecă mereu înapoi în apă. De fiecare dată, foarte puțin lipsește să nu mă tragă după ea. Atâta pagubă pentru gennaker! Prefer să se ducă el la fund, nu eu. Într-un reflex de supraviețuire, îi dau drumul. Brațele mi se crispează în jurul acelei etrave care îmi pare deodată mai subțire decât o creangă...

Dar nu pot să mă resemnez cu pierderea velei, pe care viteza ambarcațiunii o duce întruna spre fund... cu o forță împotriva căreia nu pot să lupt. Deși plonjez în apă iar și iar cu cadența unei vâsle în plină cursă, încerc totuși să gândesc. Ideile mi se învălmășesc în minte. În sfârșit, una se impune. Abandonez momentan vela, sar pe ambarcațiune și „filez școta”. Adică slăbesc brusc vinciul și vela principală se prăbușește. Ambarcațiunea își reduce imediat viteza. Mă întorc pe flotor. De data asta, reușesc în sfârșit să scot pânza din apă bucată cu bucată. O arunc grămadă pe plasă, unde o leg provizoriu.

Mă întorc pe punte, ridic focul și pornesc pilotul automat. O să trebuiască să meargă așa deocamdată. Îmi tremură tot corpul. Șocul nervos și epuizarea mă dărâmă. Uit de toate, mă culc și adorm imediat.

A doua zi dimineață, după ce m-am odihnit, fac o cârpeală sumară care ar trebui să-mi permită să duc la bun sfârșit traversarea. După ce leg un fir de pescuit din nailon de pânza „salvată din ape”, mă cațăr în vârful catargului, unde strecor celălalt capăt al firului. Îl trec apoi prin scripete și îl înfășor după vinci.

Pot să ridic din nou gennakerul. Se desface mândru într-o lumină care aduce aproape a soare. Ambarcațiunea se năpustește înainte ca și cum aș fi apăsat pe accelerație...

Simt mirosul uscatului înainte să-l văd. În dimineața asta, vântul îmi aduce o mireasmă de mâl proaspăt care se amestecă cu sarea oceanului. O mireasmă extraordinară...

E de neînchipuit cât de mult se dezvoltă simțul mirosului când navighezi! „Miroși” furtunile, miroși balenele după răsuflarea care le duhnește a pește... Pământul are și el izul lui.

Întâlnesc un cargou enorm care merge de la Recife la Miami. Ambarcațiunea mea fiind velier, am prioritate.

Încerc să-l contactez prin radio. „Cargou... cargou... Aici *Latitudine zero* în drum spre Macapá...” Dar nu-mi răspunde. Este probabil pe pilot automat și nici măcar nu e sigur că s-ar găsi cineva în cabina de comandă. Așa cum fac aproape întotdeauna cargoboturile, mă ignoră și mă obligă să-l evit. Știu că, în caz de coliziune, acest mercenar nu s-ar opri nici măcar să-mi dea ajutor. Legea celui mai mare...

Oceanul își schimbă acum culoarea, trecând treptat din albastru cenușiu în maro verzui. De data asta, știu că mă apropii de țintă. Apele mocirloase ale Amazonului se revarsă pe o gură lată de 321 km, se aruncă în ocean și pur și simplu îl resping până la 180 km de coastă. Astfel ne putem face o idee despre forța colosală a acestui fluviu enorm.

Navighez acum în apă dulce. Mirosul de sare dispare și-i ia locul o adiere proaspătă și călduță, în care parfumul de mâl are nuanțe vegetale. Dar uscatul tot nu se zărește.

După câteva ore, gata! Am ajuns în estuarul marelui fluviu. Tot nu zăresc niciun mal, dar am un *déjà-vu* care îmi amintește de sosirea mea aici, cu patru ani în urmă, după ce coborâsem înot cei 7.000 km ai Amazonului. Recunosc culoarea apei, recunosc acele valuri scurte și sacadate... Nemaiputând de bucurie la gândul că voi putea în sfârșit să fac o baie în apă dulce, plonjez, fără să uit de data asta să-mi pun hamul. Mă las târât de ambarcațiune, mă zbenguiesc ca un puștan și beau cu voluptate din apa Amazonului.

A doua jumătate a traversării am făcut-o în zece zile. Prima am făcut-o în nouă zile. În total, 19 zile. Cu câteva zile mai puțin

decât prevăzusem. Și un adevărat record cu o ambarcațiune de aceste dimensiuni.

Nu e rău deloc pentru un om a cărui experiență maritimă se limita la trei ore de navigație cu vele pe lacul Geneva...

Dar nu e momentul să mă culc pe lauri. Îmi domolesc euforia și mă concentrez asupra pericolelor momentului: copacii plutitori și bancurile de nisip pe care mareele le înalță întotdeauna în locuri mereu diferite. Apoi, se va ivi un risc pe care nu l-am cunoscut până acum: să mă rătăcesc. Amazonul este un furnicar de afluenți care pornesc în toate direcțiile, ca o mulțime de vase sangvine ce irigă un organism gigantic.

În sfârșit, uscatul!

Cel pe care îl zăresc de departe, după o zi de navigat în estuarul fluviului, este o insulă, Marajó. Mare cât Elveția, astupă orizontul. Și aproape și Amazonul.

Stabilesc legătura radio cu Martin, care mă așteaptă la Macapá, la nord de estuar.

— Martin... Eu sunt. Am ajuns. Văd Marajó.

Îi transmit poziția exactă.

— Vin, zice el.

Plutesc în direcția Chavez, un sat costier de pe insula Marajó, când o barcă cu motor îmi vine în întâmpinare. La bord se află Martin, Sebastian și Sean, care mă iau la țintă cu camera video și aparatul foto. Îi îmbrățișez ca un naufragiat salvat după ani întregi petrecuți pe o insulă pustie. Descopăr că plăcerea simplă și obișnuită de a-ți reîntâlni fratele și doi prieteni nu e chiar atât de simplă și de obișnuită. E o șansă, o fericire care mă tulbură profund după acea lună de singurătate.

Ajung la Chavez pe la ora 1 dimineața. Acest minuscul sat de pescari este situat la 16 km sud de Ecuator. Doar câteva lumini se reflectă în apa fluviului, printre care lanternele pe care Martin și ceilalți, ajunși înainte, le agită în direcția mea. Sunt foarte aproape de uscat când mareea se inversează și curentul mă împinge deodată înapoi. Deoarece nu e vânt, trebuie să lupt ca să parcurg ultimii metri.

În fine, arunc ancora. De data asta, am traversat cu adevărat Atlanticul.

Totuși, nu cobor pe uscat și dorm la bord. Este prima oară de mult timp când, în vreme ce dorm, ambarcațiunea nu e zdruncinată de valuri în toate direcțiile.

Dimineața, profit de o maree din nou favorabilă ca să pornesc, făcând slalom printr-un mozaic de insule verzi și de bancuri de nisip. Mă strecor pe cursuri de apă înguste invadate de pădure, prefigurând lumea vegetală și lichidă pe care o voi avea de înfruntat mai târziu. Navighez prin mijlocul junglei, crengile îmi agață pânzele și înțeleg de ce se folosesc aici doar bărci cu motor. Se face iar noapte când, după ce trec printr-o ultimă strâmtoare, îmi amarez trimaranul la un chei din Macapá.

Pe când ieșeam din Atlantic și intram în estuarul Amazonului, am aflat prin e-mail că soția și fiicele mele luau avionul de la Geneva la Rio. Până am ajuns la Marajó, ele se aflau la Recife. Când eu părăseam satul Chavez, ele urcau la bordul unui alt avion, spre Macapá. Am văzut acel avion trecându-mi pe deasupra capului, cu câteva ore înainte să sosesc acolo. Exact în momentul în care acostez, pe la două dimineața, Cathy și fetele mă așteaptă pe chei...

Stabiliserăm de la început să ne întâlnim aici. Această etapă este ultima ocazie de a ne vedea înainte să dispar în adâncul junglei timp de cinci luni. Deoarece nu aveam posibilitatea să le ofer această călătorie, sponsorii mei le-au plătit cu generozitate biletele de avion.

Macapá este un oraș portuar de importanță medie, care a izgonit jungla ca să-și aibă colțișorul lui. E plin de praf, murdar și suprapopulat de locuitori de origine indiană veniți aici în număr mare în speranța unui ipotetic loc de muncă. Trăiesc în pragul sărăciei. Căldura și umiditatea copleșesc oamenii. Simt acel oraș putrezind de viu. Jungla vrea să-și reintre în drepturi și încearcă să-l invadeze. Vegetația se ivește printre pietrele aleii și, chiar la intrarea în hotelul nostru, printre scândurelele parchetului. Clădirea e decentă și atât, în ciuda deselor întreruperi de curent. E un hotel de lux în comparație cu restul orașului, format din hoteluri jegoase, baruri dubioase și exterioare pline de igrasie în fața cărora își duce veacul o faună care te privește fix, fără să se ascundă, cu o curiozitate lipsită de bunăvoință. Nu e genul de loc în care aș vrea să-mi văd crescând copiii. Nu trebuie să ai încredere în nimeni. Într-o noapte, doi indivizi au încercat să-mi smulgă busola ambarcațiunii...

Dacă, dintr-un motiv oarecare, populația din Macapá ar părăsi orașul peste noapte, jungla s-ar arunca asupra lui să-l devoreze. Atât așteaptă. După un an sau doi n-ar mai rămâne nimic din el...

Cele trei-patru zile pe care le petrec aici sunt în întregime ocupate cu probleme administrative și juridice. Deoarece am debarcat în Brazilia fără să anunț, la bordul unui vas de origine străină, n-aveam dreptul nici măcar să pun piciorul pe uscat

fără să anunț autoritățile locale, ceea ce nu știam. A doua zi după sosirea mea, poliția vine la hotel. Eu și *Latitudine zero* trebuie să ne supunem la tot felul de controale sanitare. Și am obligația să revin la bord până la îndeplinirea acestei formalități. Autoritățile îmi inspectează cabina în căutarea șobolanilor (importați din Africa?) despre care se presupune că ar mișuna pe-acolo. Caută droguri. Îmi examinează fundul de ochi... Când mi se eliberează în sfârșit certificatul medical fără de care îmi este interzis să intru în Brazilia, trebuie să plătesc „o taxă prealabilă” de 1.000 de dolari.

Am luat cu mine un document în care sunt înscrise valoarea ambarcațiunii și a tuturor obiectelor care se află la bord. Sunt taxat în funcție de estimarea totală a trimaranului și a conținutului său. Și nici vorbă să trișez: dacă un aparat oarecare nu figurează pe listă, e considerat a fi introdus fraudulos și, bineînțeles, taxat ca atare.

Situația se transformă într-o farsă tragicomică. Mi se cere să prezint un certificat de proprietate a ambarcațiunii. Un polițist îmi cere permisul de navigație. Deoarece n-am avut niciodată așa ceva, îi întind permisul de conducere... pe care îl examinează dând din cap, impresionat, și mi-l înapoiază mulțumit.

Din fericire, am un pașaport valabil și o viză braziliană. Ba chiar am trei pașapoarte. Unul la mine, unul la consulatul următoarei țări pe care intenționez s-o traversez (pentru obținerea vizei) și al treilea trimis de Cathy cu o cerere de viză la consulatul țării următoare. Pe măsură ce voi înainta pe traseu, pașapoartele se vor schimba cu rândul. Cathy mi-l va trimite pe cel cu următoarea viză de care voi avea nevoie, iar eu i-l voi trimite în schimb pe cel abia utilizat... și așa mai

departe. Recunosc că sistemul acesta nu este foarte legal, dar nu se poate face altfel: cele mai multe țări dau vize de intrare străinilor doar pe termen scurt și cu date precise. Având în vedere situațiile neprevăzute ale călătoriei mele, nu pot să determin aceste date decât cu câteva săptămâni sau chiar câteva zile înainte.

Cathy, cu o perseverență care mi-a stârnit admirația, a reușit să-i înduioșeze pe funcționarii ambasadei sud-africane să-mi elibereze acest document prețios în trei exemplare.

Acest ocean de hârțoage mi se pare, păstrând proporțiile, și mai anevoios de traversat decât Atlanticul, mai ales când constat cu deznădejde că toate acele nevinovate probleme sanitare, vamale, juridice ascund până la urmă doar chestiuni de bani sordide.

Din păcate, am tot observat că, în multe țări, sosirea mea cu ambarcațiunea, pe jos, în pirogă sau cu bicicleta de teren înseamnă un singur lucru pentru autohtoni: o posibilă încasare de dolari. Sunt alb, occidental deci bogat. Reprezint o prăjitură din care fiecare vrea partea lui.

Abia după trei zile primesc din nou permisiunea de a pune piciorul pe uscat. În timp ce Martin și Cathy îndeplinesc o serie de ultime și interminabile formalități, încep să fac inventarul materialului de care voi avea nevoie pentru a doua parte a expediției. O parte din acest echipament se afla cu mine pe ambarcațiune. Restul mi l-a adus Martin.

Sunt nerăbdător să plec. Mi-am acordat cinci luni ca să traversez continentul sud-american și, în ciuda flexibilității „calendarului” meu, n-am timp de pierdut.

Spre vest, pe o distanță de aproximativ 45 km, fluviul este încă navigabil pentru ambarcațiunea cu pânze. Traseul lui, care se abate spre sud, mă va îndepărta puțin de Ecuator, dar voi rămâne încă în faimoasa mea marjă de 40 km. Apoi, va trebui să revin spre „firul roșu”, dar voi fi câștigat un timp considerabil: acea zi de navigație reprezintă o distanță pentru care, în junglă, mi-ar fi trebuit trei-patru zile ca s-o străbat pe jos.

Sunt conștient de cât de nesemnificativ poate să fie acest avantaj modest. Ce înseamnă două zile de mers în plus sau în minus, având în vedere imensitatea verde care mă așteaptă?

Prefer să nu mă gândesc. Nu încă...

Dimineața, ridicăm ancora. Sunt din nou la cârma trimaranului meu, dar nu complet singur. Dornice să mă acompanieze cât mai mult posibil, Cathy și fetele mă urmează la bordul unei ambarcațiuni cu motor diesel, închiriată la Macapá și mai adaptată decât velierul meu la navigarea în plină junglă. E o ambarcațiune mare, plată, cu două punți, din lemn, de formă ovală, deschisă pe laturi și echipată cu hamacuri. Alături de mica mea familie se află Martin, Sean, Sebastian și doi reprezentanți ai grupului Sector, partenerul meu italian.

Spre sfârșitul zilei, cursul de apă pe care înaintăm lent începe să se îngusteze. Jungla, din ce în ce mai deasă, ne închide tot mai mult în temnița ei verde și ne frânează. Înaintarea devine anevoioasă, apoi imposibilă.

Ne oprim pe marginea fluviului, în plină pădure, în fața unui sat atât de mic, încât abia dacă merită acest nume. O cabană sau două... și un bar unde o mână de autohtoni aruncă pe tejghea cei câțiva bănuți câștigați din pescuit. Timpul stă pe

loc aici. Și-l petrec îmbătându-se cu *cachasa*, un alcool din trestie de zahăr care ar doborî și un bivol.

Ne petrecem noaptea pe ambarcațiunile noastre, mai puțin Cathy și fetele, care dorm la mine.

Zorii mă trezesc amintindu-mi că ziua care se anunță va fi poate cea mai grea din viața mea.

N-am hotărât din întâmplare să-mi părăsesc aici ambarcațiunea. În acest loc începe un drum îngust de pământ care înaintează pe o distanță de circa 60 km. La capăt se află un zid.

Zidul pădurii virgine.

Îmi iau rămas-bun pentru a doua oară de la Cathy și de la fete. Această despărțire este mai grea decât prima. Știm toți că ceea ce mă așteaptă va face ca traversarea Atlanticului să pară o plimbare în parc. Văd lucind lacrimi în ochii soției mele și nu mi le pot stăpâni nici eu...

Îmi iau rucsacul și încalec bicicleta de teren, venită odată cu mine de la Macapá pe ambarcațiune. Apăs pe pedale. Nu întorc capul.

Martin și Sean au reușit să-și procure un automobil, cu care vin în urma mea până la capătul drumului. Ajuns acolo, îi dau bicicleta lui Martin. După ce jungla mă va înghiți, el și Sean se vor întoarce la ambarcațiune, unde îi așteaptă Cathy și fetele. Vor reveni împreună la Macapá. Cathy și copilele vor lua avionul spre Elveția. Martin îmi va pilota ambarcațiunea până la Belém, în partea sudică a estuarului Amazonului. Acolo, o va pune din nou într-un container și o va încărca pe un cargobot care o va duce, via canalul Panama, până la San Diego, la șantierul californian de origine, ca să fie reparată. Apoi, trimaranul meu va coborî până la Guayaquil, în Ecuador, de

unde va naviga până la plaja din Pedernales. De acolo voi înfrunta Pacificul peste cinci luni.

Dar Pacificul este încă departe. Foarte departe. În acest moment, nici măcar nu sunt sigur că-l voi vedea într-o zi.

În fața mea se întind 3.600 km de junglă tropicală. Nimeni n-a traversat vreodată acest infern pe jos. Și mi s-a tot spus că e omenește imposibil. „Imposibilul există doar pentru că nu încercăm să-l facem posibil", am obiceiul să repet cu mândrie.

A venit momentul să verific această afirmație.

N-am mâncat de dimineață și mi-ar fi plăcut o ultimă masă demnă de acest nume înainte de a fi nevoit să mă hrănesc cu ceea ce voi vâna. Dar Martin a uitat de mâncare. Voi fi obligat să atac jungla cu stomacul gol. Am deodată impresia că mă lasă puterile... Prefer să cred că e din cauza foamei.

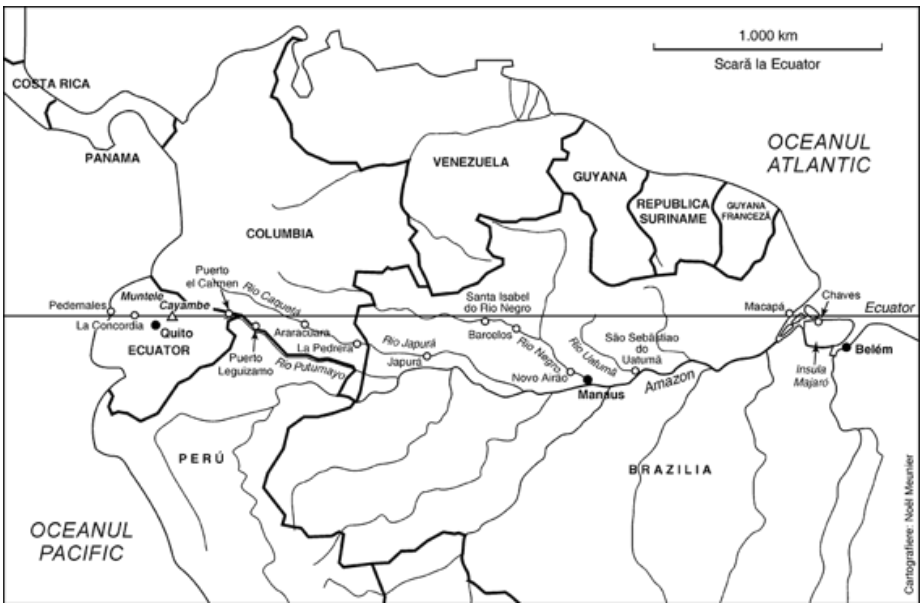
Încerc să mă concentrez. Lângă mine, Martin și Sean păstrează tăcerea. Am un ghem mare în stomac. Oare sunt cu adevărat hotărât să încerc așa ceva? Dintr-odată, nu mai știu. Un glăscior îmi spune că e de-ajuns să dau înapoi, că toată lumea va înțelege și că nimeni nu-mi va purta pică. Poate, dar eu... ce-aș crede eu despre mine?

Vreau să fac un pas spre junglă. Corpul se întoarce în direcția ei, dar picioarele îmi rămân țintuite locului și refuză să urmeze mișcarea.

Îmi trebuie o bună jumătate de oră ca să-mi recapăt energia și motivația. Treptat, încetez să consider pădurea virgină un dușman monstruos. Fac mental pace cu ea, înțelegând că altfel nu mă va accepta.

Apoi, cu un gest automat pe care am impresia că-l fac cu încetinitorul, trag maceta din locașul ei, aflat pe partea laterală a rucsacului, și mă aud spunându-le lui Sean și lui Martin:

— Să vă întoarceți cu bine, băieți.
Îmi dau seama că mi-am vorbit mie însumi.
Jungla mă înghite.
Dispar în noaptea verde.


1.000 km
Scară la Ecuator
COSTA RICA
PANAMA
VENEZUELA
GUYANA
REPUBLICA SURINAME
GUYANA FRANCEZĂ
OCEANUL ATLANTIC
COLUMBIA
Puerto el Carmen
Rio Caquetá
Pedernales
Muntele Cayambe
La Concordia
Quito
ECUATOR
Puerto Leguizamo
Rio Putumayo
Araracuara
La Pedreira
Rio Japurá
Japura
Santa Isabel do Rio Negro
Barcelos
Rio Negro
Rio Uatumã
São Sebastiao do Uatumã
Novo Airão
Manaus
Amazon
Macapá
Chaves
Ecuator
Belém
Insula Majaró
PERÚ
BRAZILIA
OCEANUL PACIFIC
Cartografiere: Noël Meunier

II
Strigătul caimanului

Nu mă gândesc decât la un singur lucru: să înaintez cât mai repede posibil, ca să ajung în punctul de unde întoarcerea devine imposibilă, să tai punțile și să înlătur tentația de a mă înapoia. Simt încă în spate prezența lui Martin și a lui Sean. Au ajuns deja departe (mai ales că au pornit în celălalt sens). Dar sunt încă cu ei. Și, deocamdată, cordonul invizibil care ne leagă reprezintă pentru mine cel mai mare pericol, cel al abandonului. Înaintez ca un apucat, deschizându-mi calea cu lovituri furioase de macetă (ceea ce se numește a-ți croi drum). Pădurea în care mă afund este atât de deasă și coronamentul, la 30-40 m deasupra mea, atât de compact, încât e aproape întuneric. Unele locuri prin care trec sunt cufundate de-a dreptul în beznă și, în mod vădit, n-au fost atinse niciodată de o rază de soare. Aș putea să mă aflu la fel de bine pe fundul oceanului...

Înaintez cu doar câțiva metri pe minut. Iarba înaltă îmi biciuie picioarele goale sub colanții de ciclist (ca să nu mi se lipească de piele), crengile și lianele se agață de rucsacul care îmi depășește creștetul capului... Încerc să mă concentrez asupra următorului pas, asupra următoarei liane de tăiat.

Încerc mai cu seamă să nu mă gândesc la acei 3.500 km de pădure virgină din fața mea, la acel infinit, la acel ocean vegetal pe care ar trebui să-l traversez în șase luni, după calculele mele. Șase luni...

Când am intrat în junglă, era deja după-amiaza târziu. Am pornit la drum obosit după cei 60 km străbătuți cu bicicleta în soare, cu rucsacul în spate; iar faptul că n-am mâncat nimic și că n-am băut aproape nimic de dimineață mă dezavantajează vădit. Condiția mea fizică nu e ideală ca să pornesc într-o astfel de încercare, dar am hotărât s-o fac fie ce-o fi. Sunt pregătit mental. Dar fiecare secundă pierdută poate să pună acest lucru sub semnul întrebării...

Nu dispun de niciun reper geografic, așa că înaintez cu ajutorul busolei. Direcția: 270° vest. (Trebuie să adaug câteva grade la ceea ce indică busola, ca să compensez atracția magnetică; ea face acul să devieze ușor. Această variație crește cu șapte minute pe an, ceea ce impune recalcularea anuală a deviației instrumentului.)

Mă străduiesc să mă adaptez la mediu, să găsesc ritmul potrivit, lungimea corectă a fiecărui pas. Sunt încă „exterior” față de acest mediu, total străin de această junglă. Sunt un intrus și, ca atare, pădurea mă lovește, mă agresează, mă dă înapoi, mă face să sufăr, mă respinge ca pe o grefă. Răbdare... Voi învăța să nu mai sufăr. Voi învăța să mă integrez, să mă fac tolerat, dacă nu uitat, și înaintarea mea va deveni mai puțin dureroasă, știu, pe măsură ce ne vom îmblânzi reciproc.

Cu mult înainte ca eu să fac parte din junglă, rucsacul începe deja să facă parte din mine.

Acest rucsac este casa și totodată trusa mea de supraviețuire. Prelungirea mea și colacul meu de salvare. Nu suntem nimic

unul fără celălalt. Începând de astăzi, suntem legați mai strâns decât cele două bretele de cordura care îl fixează pe omoplații mei.

Este evident că, pentru o astfel de aventură, nu mă puteam mulțumi cu articolul de bază care se găsește în magazin. Așa că l-am conceput eu însumi, pornind de la un model propus de Ferrino, o marcă italiană care, în consecință, s-a asociat cu ceilalți parteneri ai mei. La cererea mea, Claude-Alain Gailland a supervizat confecționarea acestui rucsac foarte special, asigurându-se că-mi erau respectate toate indicațiile. Prima dintre ele: rucsacul trebuia să fie absolut impermeabil... sau, mai curând, cât de impermeabil posibil, în măsura în care, dată fiind umiditatea care domnește în junglă, nimic nu rămâne total etanș. Bumbacul, care risca să putrezească, era deci exclus. Rucsacul e din cordura, o varietate de nailon întărit, atât de neted încât apa alunecă pe el, fiind aproape la fel de rezistent precum kevlarul grație țesăturii foarte strânse. Trebuie să-mi pot scoate maceta din locașul ei, situat în partea laterală a rucsacului, și s-o bag la loc de o sută de ori pe zi (sau pe întuneric), fără ca tăișul ascuțit ca briciul să taie cumva țesătura.

Deoarece știam că, în ciuda etanșeității rucsacului, apa va pătrunde în el mai devreme sau mai târziu, am cerut să se facă perforații pe fund ca să se golească repede. Plase laterale îmi permit să bag cu un simplu gest o sticlă cu apă și s-o scot la fel de ușor. În partea de deasupra, o curea elastică va fixa un obiect sau altul, fără să mă oblige să mă opresc ca să-l leg. Un buzunar cu fermoar, în lateral, va fi utilizat pentru depozitarea hranei pe care mi-o voi procura pe drum.

Așa-numitul *camel pack* este un recipient etanș din plastic moale, care se găsește în interiorul rucsacului, în lateral. E plin cu apă și e prevăzut cu un furtun din plastic cu dop care atârnă într-o parte a feței mele. Când mi-e sete, adică aproape tot timpul, trebuie doar să destup furtunul, să mi-l bag în gură și să beau... cum aș bea cu paiul.

Am avut în vedere închizători velcro, rapide și practice. Dar, în umiditatea din junglă, velcro s-ar fi transformat în burete și și-ar fi pierdut repede proprietățile adezive. Am optat deci pentru fermoare incasabile. Cel puțin așa sper. În caz contrar, tot calabalâcul meu s-ar face bucăți și n-aș mai putea să transport nimic cu mine.

Cusăturile au fost dublate ca să reziste la triplul celor 48 kg ale rucsacului plin. E un rucsac de 100 l, adaptabil în înălțime ca să-i pot deplasa greutatea.

Cât privește dimensiunile și forma, acestea au fost calculate în funcție de conținut. Abia după ce am stabilit cu precizie inventarul am cerut să fie confecționat rucsacul. A fost conceput „împrejur”, astfel încât să nu se piardă niciun pic de spațiu. Fiecare obiect își are locul lui exact. Astfel, sunt în stare să-l fac și să-l desfac cu ochii închiși, în întuneric sau în caz de urgență – dacă se trage în mine ori sunt atacat de un animal sălbatic –, știind instantaneu dacă ceva lipsește sau nu se găsește la locul potrivit.

Conținutul e format întâi din recipiente ermetice destinate să-mi protejeze echipamentul electric sau electronic: panou solar, lanternă frontală, cameră video, telefon prin satelit... Am ales ce se găsea mai mic și mai ușor. Chiar și camera de luat vederi e de dimensiuni mai modeste decât cea pe care o aveam pe ambarcațiune.

Potrivit obiceiului meu, am consultat specialiști. Prietenul meu Martial Racine și colegii lui, care fac cercetări în privința captatorilor solari la Universitatea din Neuchâtel, mi-au confecționat pe comandă (și nu foarte scump) panoul cel mai bine adaptat nevoilor mele: transportabil, pliabil, intrând în rucsac pe lățime și capabil să producă destulă energie ca să-mi alimenteze toate aparatele cu priza lui de aprinzător de țigară (am și un adaptor ce corespunde diferitelor modele de prize electrice).

Am renunțat la computer, prea greu și prea incomod, păstrând pentru comunicare doar telefonul prin satelit. Este singura modalitate de a vorbi cu Cathy și cu fetele. Adevărul e că, dacă n-ar fi fost ele, nu m-aș fi împovărat cu acest telefon. Îmi face rău să le sun. Când aud vocile soției și copilelor, îmi vine să las totul baltă și să mă întorc acasă. Astfel de sentimente, deși foarte naturale, mă deprimă. În situația mea, ar putea să mă coste viața. Nu mi le pot permite.

Înaintez întruna. Îmi ziceam că-mi fusese cald pe bicicletă, dar acum sunt lac de nădușeală. Șapca mea de baseball e udă. Cămașa se comportă mai bine. E adevărat că și ea a fost confecționată în mod special. Cu rucsacul în spate prin junglă, între frecare și umiditate, cusăturile unei cămăși sau ale unui tricou obișnuit mi-ar intra în carne și umerii mi-ar fi numai rană după câteva ore. Cusăturile cămășii cu mâneci scurte sunt plasate deci mai jos de umeri, în dreptul omoplaților. Am vrut o pânză care să-mi țină cald când e rece și să mă răcorească atunci când e caniculă. Și mai ales care să nu țină umezeala. Am ales așadar o țesătură sintetică a cărei față interioară rămâne uscată, chiar și atunci când exteriorul este ud. Este vorba

despre principiul scutecelor pentru bebeluși, care evacuează umiditatea spre exterior.

Picioarele vor fi unele dintre principalele mele mijloace de locomoție în acest ocol al lumii și practic singurul pe durata următoarelor șase luni. Ca atare, merită să călătorească la *first class*. Le-am oferit încălțări ușoare, stil jogging, dar beneficiind de toate perfecționările necesare în vederea încercărilor grele care le așteaptă.

Fusesem sfătuit să-mi iau ghete de munte înalte, care să-mi protejeze picioarele și gleznele de mușcătura șerpilor. Dar, imaginându-mi acei bocanci îmbibați în permanență cu apă în cele șase luni petrecute în junglă și pe râurile amazoniene... n-am ascultat sfatul.

Gândindu-mă mai bine, aveam nevoie de niște încălțări care, chiar ude, să rămână ușoare. Încălțări care să se usuce repede. Și mai ales care să nu țină umezeala. Care să protejeze glezna și să nu lase să intre pământ sau pietricele. Așadar, fără limbă, închise ca șosetele. Niște șosete ultrascurte, care să nu depășească partea de sus a încălțărilor. Am cerut să fie confecționat acest adaos din neopren elastic, un material care strânge ușor glezna și închide ermetic încălțămintea.

Știu că voi fi obligat deseori să merg prin apă și că încălțările, deși impermeabile la materii solide, se vor umple ca niște cădițe. Așa că am cerut să fie perforate deasupra tălpii. La fiecare pas în mediul acvatic, încălțările vor fi inundate, dar picioarele mele, pășind pe teren tare, vor acționa ca niște pompe de evacuare și golire, evacuând apa în exterior. Și așa mai departe. În apă, orice s-ar întâmpla, nu voi putea să nu-mi ud picioarele. Important e ca, odată ajuns pe teren uscat, umezeala să fie evacuată fără să fie nevoie să mă descalț.

Tălpile sunt rigide, rezistente la torsiuni și la îndoiri. Este esențial pentru ca vârful piciorului să nu alunece când se sprijină de o creangă sau de o muchie stâncoasă. Dar suprafața lor e suplă la capăt, astfel încât să facă priză cu obstacolul aderând la el mai ales pe traseele montane, unde o cădere în față ar putea să mă rănească sau să-mi rupă genunchiul. În schimb, în partea din spate, tălpile sunt mai tari, ca să ușureze sprijinul.

În fine, am cerut ca totul să fie bine consolidat, pentru ca încălțările să nu se rupă în două după 4.000 km. Am solicitat să se adauge un sistem care să ascundă șireturile, ca să nu se agațe de vreo ramură, să se dezlege sau să mă facă să mă împiedic. Ansamblul încălțărilor prezintă deci o suprafață netedă, de care nu se poate prinde nimic ce ar putea să fie periculos.

Să comanzi un model special de încălțări costă foarte mult. Și, în cazul meu, e prea puțin rentabil pentru fabricant. Cine, în afară de mine, va utiliza acest prototip, făcut pentru condiții extreme? Nu multă lume, asta e sigur. Am limitat așadar cheltuielile prin adaptarea unor încălțări existente deja pe piață.

Jungla este probabil mediul cel mai ostil cu putință pentru om. Mediul pentru care suntem cel mai puțin adaptați. Nimic nu este aici „confortabil”, nici în sensul cel mai aproximativ al termenului. Interesul meu este deci să atenuez sau să limitez acest inconfort în măsura posibilului. Cu acest obiectiv în minte am petrecut multe ore, multe luni, reflectând la toate aceste mici detalii care își găsesc astăzi pe deplin justificare. Și începând de acum voi ști dacă reflecția mea prealabilă a fost la înălțimea aplicării sale. Dacă da, poate voi avea o mică șansă să reușesc.

Când mergi fără să vezi nimic mai departe de câțiva metri, înaintarea devine și mai obositoare. Știu că mă voi obișnui. Știu că acest mediu îmi va deveni în cele din urmă la fel de natural ca temnița pentru un om închis de multă vreme.

Au trecut patru ore de când m-am despărțit de Martin și de Sean, patru ore de când înaintez prin junglă. E departe de media zilnică prevăzută, dar va fi de-ajuns pentru prima zi. Abia mă mai țin pe picioare și e noapte. Prima mea noapte în junglă...

Înainte să mă pot gândi la odihnă, trebuie să-mi instalez tabăra. Aleg doi copaci cu o distanță între ei de 4-5 m, ca să-mi agăț hamacul. Acesta seamănă cu un fel de cort închis care, odată întins, va avea oarecum forma unui cufăr. Fundul și partea superioară sunt din nailon impermeabil, prinse între ele, de fiecare parte, printr-o plasă contra țânțarilor care îmi va permite și să respir.

Leg de cei doi copaci aleși partea inferioară, „canavaua” care îmi va suporta greutatea. Cele două cabluri groase care o țin au încuietoare de tip carabinieră. La capătul acestor cabluri am prins două sfori pe care nu le folosesc la legatul hamacului, ci ca instrumente de măsură. Le-am tăiat eu însumi la o lungime anume: cea a circumferinței unui copac prea subțire pentru ca un jaguar sau o pumă să se poată urca pe el. E un truc învățat de la indianul care conducea cursul de supraviețuire pe care l-am urmat acum trei ani, înainte de a coborî Amazonul înot: când copacul e prea subțire, labele animalului se încrucișează și alunecă. Deci, dacă sfoara mea cuprinde trunchiul copacului fără probleme, voi fi la adăpost de sălbăticiuni în cursul nopții. În caz contrar... am tot interesul să schimb copacul.

Fixez de cele două trunchiuri, dar puțin mai sus, cele patru curele care țin partea superioară a hamacului, ca să nu mă sufoce căzându-mi pe față.

Ultima etapă a operației constă în instalarea deasupra ansamblului, între patru sau șase copaci, a unei prelate impermeabile, căci „acoperișul” hamacului este prevăzut să oprească doar o ploaie ușoară, gen burniță bretonă, nu o aversă tropicală. Și la Ecuator nu plouă, ci cad trombe de apă.

Dar în seara asta, cerul, atât cât îl întrezăresc prin frunziș, pare a fi aproape îndurător. Să-i fie de bine prelatei! Sunt prea obosit, o voi inaugura mâine.

Mi-am agățat hamacul la o înălțime de aproximativ 1,5 m, ceea ce ar trebui să fie de-ajuns ca să mă ferească de prădătorii care se ascund noaptea și vânează în vegetația terestră. Cu cât aceasta va fi mai deasă, cu atât distanța dintre mine și sol va trebui să fie mai mare.

Mi-am ales cei doi copaci nu numai în funcție de circumferință și de distanța dintre ei, ci și pentru că se găsesc într-o zonă cu vegetație ceva mai puțin deasă decât în altă parte. Ceea ce-mi va ușura cu atât mai mult viitorul efort. Căci trebuie să degajez cu maceta spațiul din jurul taberei, ca să văd apropiindu-se eventualii dușmani: pume, jaguari, lincși, dar și porci sălbatici (o varietate de mistreți), despre care se zice că sunt deosebit de agresivi.

Trebuie să spun că, deocamdată, aceste animale mari nu mă îngrijorează prea mult. N-am timp să mă gândesc la ele, fiind deja ocupat cu vietăți mult mai mici, mult mai numeroase... și infinit mai vorace.

De la apusul soarelui, țânțarii au pornit atacul. Adevărați monștri, cum nu mai găsești, din fericire, decât la tropice.

Baletul lor infernal îmi zbârnâie în urechi, în timp ce ei mă devorează de viu.

Există un fermoar între canavaua inferioară a hamacului și plasa contra țânțarilor. Șmecheria constă în a sări în hamac cât de repede posibil și a trage fermoarul fulgerător. Asta, bineînțeles, ca să nu le lași timp țânțarilor să intre.

Bat recordul lumii la disciplină. Îndată ce mă închid, văd, la câțiva centimetri de fața mea, țânțarii atacând cu înverșunare pânza. Impresionant. Deodată, sar în sus. Îmi înțeapă fesele prin fundul hamacului! Aproape uitasem că acul lor e în stare să treacă prin blugi...

Dar oboseala e mai tare decât țânțarii. Adorm curând...

După două ore, mă trezește o senzație de umezeală. Contrar previziunilor mele, a început să plouă. O ploaie torențială. Totul e ud: eu, hainele, lucrurile mele, hamacul...

Pentru prima noapte în junglă, nici nu putea fi mai rău.

Mă voi usca mâine, la căldură...

Dimineața, odihnit, îmi recuperez întâi rucsacul, pe care l-am agățat deasupra mea, în același copac cu hamacul. În junglă, nu poți lăsa nimic pe pământ, nu de teama hoților – e puțin posibil să întâlnesc o ființă omenească multă vreme de-acum înainte –, ci din cauza furnicilor. Știu că, dacă las ceva pe sol, ele vor devora totul, inclusiv pe mine. Dacă, într-o seară, mi-aș uita rucsacul la poalele copacului, l-aș găsi dimineața acoperit și plin de aceste insecte. Din aceleași motive, evit să mă așez și chiar să stau în picioare prea mult timp în același loc...

Îmi pun încălțările, pe care mi le-am scos după ce m-am urcat în hamac. Este o operație de precizie. Deoarece piciorul lasă o amprentă în interiorul încălțămintei, trebuie să te încalți

și să-ți legi șireturile exact în același fel în fiecare zi, aproape la milimetru. Dacă piciorul nu este plasat perfect în amprentă, mersul prelungit riscă să-l rănească. Nu-mi pot permite să fac bășici, care mi-ar transforma fiecare pas într-un calvar.

Mă așez și fac această operație fără grabă. Acest mic ceremonial se va repeta în fiecare dimineață începând de acum.

Îmi pun rucsacul, apuc maceta... Arunc o privire la busolă și pornesc. Astăzi voi merge cel puțin opt ore în șir.

Sunt însoțit de țipete. Îndepărtate sau apropiate, răzlețe sau repetate, ușor de identificat sau nu, ele sunt vocea junglei, viața care pulsează în zăduful ei. În timpul zilei, au ceva pașnic, aproape liniștitor. Este viața de toate zilele a pădurii virgine, zgomotul inimii sale, colorat de bătăile de aripi care scutură frunzele...

În imaginația occidentalilor, jungla tropicală este sinonimă cu insecte redutabile – gen tarantule și alți păianjeni enormi – și, firește, șerpi, despre care se presupune că ar mișuna prin fiecare tufă. Cu riscul de a dezamăgi, trebuie să spun că nu este chiar așa. Șerpii care se târăsc pe sol nu sunt în general periculoși: când se apropie un om, simt vibrațiile pașilor și fug. Numai cobra atacă ființa omenească, și ea trăiește în India sau în Indonezia. Sunt deci liniștit deocamdată în privința asta. În schimb, trebuie să fiu atent unde pun mâinile. La înălțimea omului, leneș încolăciți pe o creangă, șerpii nu mă „miros” când mă apropii. Nici nu mă aud, căci sunt aproape surzi. Atunci sunt periculoși. Dacă ai ghinionul să îndepărtezi cu mâna sau să tai cu maceta tija pe care stă, reptila se simte atacată și se apără.

Dar, indiferent de măsurile de precauție pe care le voi lua, ar fi o minune dacă, între junglă și râurile amazoniene, indoneziene și africane, n-aș fi mușcat într-o zi. În această

eventualitate, am luat cu mine un kit special împotriva mușcăturilor de șerpi, Vemonex. Este o trusă mică și neagră, cu fermoar, care conține două obiecte: întâi, o tijă dreptunghiulară din oțel, de vreo 15 cm lungime, având la capăt un fel de trăgaci în formă de buton. Dacă sunt mușcat la mână, de exemplu, trag ca să armez arcul, sprijin micul vârf dreptunghiular al tijei pe piele, lângă mușcătură, și eliberez arcul. Cinci sau șase lame mici, ascuțite ca briciul, intră brusc în piele, provocând o sângerare abundentă. Va trebui să repet operația de cinci-șase ori, foarte repede, în zona din jurul mușcăturii. În principiu, veninul se va scurge odată cu sângele.

Încă nu am experimentat procedura, dar, știind cât e de dureroasă, nu mă grăbesc deloc.

Trusa Vemonex cuprinde și o seringă-ventuză din plastic transparent, fără ac, dar conținând un arc mare. Îl comprimi apăsând pe seringă, al cărei capăt îl lipești apoi pe mușcătură, și-l eliberezi. Printr-un efect de aspirare foarte puternic, veninul urcă atunci în seringă.

Într-o notă mai empirică, am pe undeva și o mică piatră „magică” africană. Neagră, dreptunghiulară, de mărimea unui pătrățel de ciocolată, o așezi pur și simplu pe mușcătură și ea „suge” literalmente otrava prin piele. După ce și-a făcut treaba, cade singură. Știu, asta poate să stârnească zâmbete, dar noi, africanii, avem încredere oarbă în ea.

În seara celei de-a doua zile, mă gândesc deja mai puțin să fac cale-ntoarsă. Nimic nu mă mai trage înapoi, totul mă împinge înainte. Mă afund în necunoscut cu un fel de exaltare care, treptat, înlătură angoasa ce mă stăpânea la plecare. Am impresia că sunt beat. Dacă nu cumva e doar oboseala. Îmi instalez tabăra fără să uit, de data asta, prelata impermeabilă.

Jungla mă întemnițează în noaptea ei colosală. După ce trag fermoarul la hamac, închid ochii pentru ca ea să uite de mine, ca un copil care se crede invizibil sub cuvertură... Dar jungla e tot acolo. Departe de a se lăsa învinsă de tentativa mea de a dormi, se apropie, se impune, se umple de o teribilă existență sonoră.

Am nevoie de un sfert de oră ca să mă obișnuiesc cu zgomotele faunei care mă împresoară. Babuinii și gibonii scot țipete stridente și sar de pe o creangă pe alta, prin frunziș, cu șuierături de avioane care decolează la nivelul craniului meu. Țipetele lor îmi explodează în cap cu o violență care mă face să sar în sus de fiecare dată înspăimântat. În întuneric, am impresia că tot ce mișcă produce un sunet, până și insectele. Și se apropie...

Prin comparație, în cursul zilei, jungla era aproape tăcută. Noaptea se trezește ea cu adevărat. În beznă, n-am decât urechile ca „să văd” și acuitatea auditivă mi se ascute de la un minut la altul. La fiecare modificare sonoră, intru în alertă. Deodată, țipetele maimuțelor se scurtează și se repetă la infinit, fără să-și piardă din forță sau din stridență. Un avertisment către celelalte? Tensiunea crește. Un pericol iminent. Se apropie un prădător...

Trag cu urechea ca să rămân în viață. Ascult, dar nu aud nimic precis. În junglă, trebuie să ajungi în stare să percepi tot ce nu se aude de obicei. Și, de asemenea, trebuie să înveți să privești. În general, vedem o singură față a lucrurilor. Dinspre fața ascunsă vine primejdia. A supraviețui înseamnă a învăța să vezi în spatele unei uși închise, să auzi înainte să fie prea târziu, să dobândești un simț al mirosului asemănător cu al unui animal...

Mă aflu abia la începutul acestei ucenicii.

Ziua a treia.

A venit momentul să mă transform și eu în prădător.

La bordul trimaranului, aveam loc să stochez hrana necesară traversării. Dar nu pot să transport în spate alimente pentru șase luni. Sunt nevoit așadar să vânez și să pescuiesc ca să mă hrănesc.

Mă opresc și-mi instalez tabăra pe la începutul după-amiezii. Voi rămâne pe loc aproximativ 48 de ore, ca să fac provizii de hrană și să nu mai trebuiască să mă opresc după aceea preț de câteva zile. În fine, așa sper. Totul va depinde de talentul meu de vânător. De vânător fără armă...

Ghidul indian care mi-a predat cursul de supraviețuire în urmă cu trei ani m-a învățat multe lucruri. Printre altele, ca să vânezi în junglă, trebuie să te pui mai întâi în situația de a fi tu vânat. Trebuie să te expui, să ieși în evidență, să atragi asupra ta curiozitatea și apetiturile. N-ai să reușești să te hrănești punându-ți prada pe fugă.

În ceea ce mă privește, vânatul terestru este format în principal din antilope pitice, maimuțe și porci sălbatici. Numai animale de talie mică, ca să le pot prinde cu lațul. Porcii sălbatici, o varietate de mistreț, au carnea fragedă și savuroasă. Maimuțele sunt bucate alese, în măsura în care mănâncă doar lucruri pe care le-am putea mânca și noi.

Am ales o tulpină lungă și flexibilă de 4-5 m, doar puțin mai groasă decât un gât de sticlă și bine înrădăcinată în pământ. O fac să devină cât se poate de netedă înlăturându-i toate crenguțele. În această capcană clasică, numită laț simplu, tulpina asta va juca rolul de arc. Un arc puternic ca o catapultă.

Tai apoi o creangă subțire și fac din ea un băț lung de aproximativ un metru, doar cu puțin mai gros decât un stilou, al cărui vârf îl crestez. Curbez tulpina, pe care o înfig în sol. Fac la fel cu bățul, care are celălalt capăt sprijinit de capătul tulpinii, la nivelul solului. (Fac totul cu brațele întinse: dacă această catapultă se declanșează accidental și-mi vine peste față, aș putea să rămân fără un ochi.) Tulpina formează deci un arc pe care bățul, printr-un sistem de presiune inversă, îl obligă să rămână încordat. Dar acest echilibru este foarte fragil, deoarece bățul este reținut doar de o mică bucată de lemn de mărimea unui stilou, legată de el cu un fir de nailon. Leg la rândul ei bucățica de lemn de alta, de aceeași mărime, și ea legată cu un fir de tulpina flexibilă (e complicat de descris, dar principiul e destul de simplu). Acopăr mecanismul de declanșare cu crenguțe și frunze. În fine, leg de tulpina lungă și flexibilă un laț din fir de nailon, întins pe sol și acoperit și el. În mijloc, așez un aliment susceptibil să atragă vânatul. Ideal ar fi să pun o bucată de carne sau de pește. N-am, așa că folosesc una dintre acele „nuci de Brazilia” care se găsesc din abundență în unii copaci sau pe jos.

Acum, nu mai trebuie decât să aștept, ascuns la câțiva metri.

Timpul mi se pare foarte lung. Treizeci... patruzeci de minute... Deodată, un foșnet în frunziș. Încremenesc. Își face apariția o maimuță mică, trimisă probabil în cercetare de celelalte, rămase în copaci. Din fericire, nu e un gibon sau un babuin adult. Animalul se apropie lent de capcană, se învârtește în jurul ei... Îmi țin răsuflarea. Foamea începe să-mi dea amețeli. Dacă dau greș, risc să mor de inaniție. Animalul nu m-a văzut, dar, dacă altul mă zărește de sus, îl va alerta pe primul...

Maimuța se hotărăște în sfârșit să întindă laba spre fruct. E prea departe. Face un pas ca să se apropie. Atunci calcă în capcană. Greutatea ei face să coboare cea mai mică dintre bucățile de lemn, ceea ce duce la eliberarea catapultei. Aceasta, cu un șuierat, biciuie aerul și trage după ea lațul, care prinde unul dintre picioarele animalului. Maimuța scoate un țipăt ascuțit în timp ce e proiectată la câțiva metri de sol.

În mod ideal, lațul prinde animalul de gât și-l sugrumă rapid, scutindu-l de suferințe inutile. Din păcate, de cele mai multe ori, victima se pomenește suspendată de un picior. Atunci, așa cum face maimuța de sub ochii mei, se zbate până moare singură de epuizare.

Poate că asta înseamnă cruzime, dar, când e vorba de supraviețuire, aceste noțiuni trec în planul doi. În junglă, legea junglei e încă în vigoare...

Văd că maimuța nu mai moare, așa că hotărăsc s-o termin. Retez tulpina cu o lovitură de macetă și-i dau animalului lovitura de grație, ținându-l totuși la distanță la capătul acelei prăjini improvizate. Toată lumea știe că un animal rănit e periculos: maimuțele atacă întotdeauna vizând ochii.

Această primă vânătoare a fost lungă și s-a terminat cu o ucidere neplăcută. Se lasă seara... Cred că voi aștepta până a doua zi ca să continui.

Carnea de maimuță e mai bună proaspătă. Aprind focul ca s-o frig pe cea pe care am prins-o. Am impresia că m-am întors în epoca de piatră: vânez, ucid, mănânc... Trei acțiuni succesive și complementare încă de la începuturile omenirii. Această regulă de trei se aplică în continuare, doar că, în societatea noastră occidentală, consumatorii nu mai sunt vânători. Astăzi, regula ar fi mai degrabă: cumpăr, mănânc. Totuși, fără a ajunge să

regret preistoria, trebuie să recunosc că faptul de a mă hrăni cu ceea ce am ucis eu însumi dă mesei o savoare excepțională (ameliorată de sare, pe care am avut grijă s-o iau cu mine). Plus un sentiment de victorie pe care puțini dintre contemporanii noștri îl vor cunoaște vreodată.

După ce mă satur, îmi mai rămâne destul din maimuță ca să încep să-mi fac niște rezerve de carne afumată. Această metodă, cea mai veche cunoscută pentru conservarea alimentelor (cu excepția sării), elimină umiditatea din carne și nu lasă bacteriile să se instaleze în ea.

Fac focul între două trunchiuri de copac. Când mai rămân doar tăciuni aprinși, pun crenguțe ude, care nu iau foc, ci produc mult fum. Improvizez între cele două trunchiuri un grătar din rămuriș pe care așez restul maimuței, tăiată în felioare subțiri, ca să poată trece mai ușor fumul prin ele.

Apoi mă duc la culcare. Mâine-dimineață, procesul de afumare va fi terminat și voi avea la dispoziție o primă provizie de carne ce se va păstra câteva zile.

A doua zi, instalez altă capcană (prima, cu tulpina retezată, nu mai poate fi folosită). De data asta trebuie să aștept ore întregi până să apară un porc sălbatic. Din păcate, e prea greu pentru capcana mea. Sistemul se declanșează... și se rupe. Porcul fuge.

Trebuie s-o iau de la început. Alte ore de așteptare. Se apropie alt porc sălbatic. E mult mai mic decât primul. De data asta, ar trebui să meargă... Am reușit. Animalul e spânzurat de gât la 4 m de sol.

După o oră, schimbare de meniu față de ziua trecută. Dar derulare identică mai departe.

Dimineața, proviziile de porc afumat se adaugă proviziilor de carne de maimuță în buzunarul lateral cu fermoar al rucsacului, prevăzut în acest scop.

A noua zi.

Sunt 40 °C și 95% umiditate. Fără să mă opresc din mers, beau 14 l de apă pe zi și nu urinez deloc. În oraș, după o bere, două, mă repezeam la toaletă. Aici, transpir atât de mult, încât sudoarea asigură numai ea toată eliminarea de care are nevoie organismul.

Folosind sistemul *camel pack*, sug din capătul furtunului în timp ce merg și am mâinile libere. Să bei din ploscă în vreme ce înaintezi prin junglă nu este deloc practic: pasul meu e sacadat, neregulat și aș risca, împiedicându-mă, să vărs puțin din acea apă atât de prețioasă. Pe de altă parte, plosca mi-ar jena vederea, ceea ce ar fi periculos cu vegetația tropicală care îmi intră în ochi tot timpul. Neputând să-mi protejez fața cu cealaltă mână – e ocupată cu maceta –, aș risca să fiu lovit în ochi de o creangă sau de altceva.

Și apoi, furtunul de la *camel pack* e mai igienic: e astupat când nu-l folosesc. După utilizare, îi pun iar dopul și e impermeabil la bacterii.

Evident, trebuie umplut. La fel și plosca. Și încă des, date fiind cantitățile pe care le consum. Pentru asta, am la dispoziție un rezervor abundent și de nesecat: lianele. Sunt pline de apă, filtrată natural de toate fibrele pe care le conțin. În mod logic, cu cât liana e mai lungă, cu atât conține mai multă apă. Las jos rucsacul, apoi mă cațăr până la vreo 20 m, ca s-o tai cât mai de sus posibil pe cea pe care am ales-o. După ce o tai, liana cade greoi pe pământ și începe să se golească. N-am nicio secundă de

pierdut. Mă dau jos în mare viteză și lipesc plosca de acel furtun vegetal gros, ce nu seamănă deloc cu o fântână sau cu un robinet. Mai degrabă picură. Este nevoie de 10 m de liană ca să-mi umplu plosca, ce are o capacitate de 1,5 l.

„Sucul" unor liane este atât de amar, încât nu poate fi băut. Dar am învățat să le aleg. Apa din cele „bune" e delicioasă, are limpezime de cristal și puritate de izvor montan.

A paisprezecea zi.

Continui să notez câteva remarci, câteva impresii și comentarii în caietul de școlar care, în Atlantic, îmi slujea ca jurnal de bord. Dar, în junglă, „plajele" de timp pe care le pot consacra acestei îndeletniciri sunt rare. Fac câteva însemnări înainte de culcare, și nici măcar în fiecare seară.

Înaintez străduindu-mă să nu mă gândesc la ce am în față. În astfel de împrejurări, imaginația devine un dușman de moarte.

Continui să mă orientez în principal cu busola. GPS-ul nu este pornit în permanență și nu-mi mai măsor înaintarea grad cu grad, așa cum făceam pe ocean. Nu-mi cunosc poziția exactă, dar știu întotdeauna cu aproximație unde mă aflu. E de ajuns.

A șaptesprezecea zi.

Deodată, pe la sfârșitul dimineții, pădurea se dă în lături ca prin minune. Lumina soarelui se revarsă asupra mea și ochii mă dor. Deasupra e cerul de care mă dezobișnuisem. În față se întinde o mlaștină ce mi se pare imensă...

Verific pe hartă și constat că mă aflu la confluența a două râuri, de unde și mlaștina, care e lungă de 80 km. Nu poate fi vorba s-o ocolesc. Din fericire, tot conform hărții, în acest loc e cea mai îngustă.

După estimarea mea, traversarea în linie dreaptă trebuie să însemne în jur de 600 m.

Acum voi testa cu adevărat sistemul de evacuare a apei din încălțări...

Dar problema nu e apa, care de altfel n-ar trebui să fie foarte adâncă. Problema e iarba-lamă, tăioasă ca briciul, care iese din apă și aproape că o ascunde cu desimea ei.

Îmi îmbrac colanții și cămașa cu mâneci lungi. Regret că n-am mănuși. Simt că peste un moment voi regreta asta și mai mult.

În picioare pe mal, petrec zece minute cu un exercițiu de gândire pozitivă. Scopul operației: să ajung, prin concentrare, să devin invulnerabil mental. Corpul va suferi. Mintea trebuie să fie capabilă să preia ștafeta și să mă facă să trec de acel obstacol susținut numai de ea, dacă va fi cazul.

Apuc maceta și pornesc. Picioarele mi se afundă imediat într-o putreziciune vâscoasă care trimite bule la suprafață. Nu știu prin ce merg și nici nu vreau să-mi imaginez. Oricum, e cu siguranță ceva și mai rău.

Primele tăieturi îmi ard dosul mâinilor. Le uit. Nu vreau să mă gândesc decât la înaintare. Fiecare pas este un calvar. Fiecare lovitură de macetă mă costă o bucată de piele...

Îmi trebuie patru ore ca să fac prima jumătate de drum, adică 300 m. La capătul puterilor, mă opresc în mijlocul mlaștinii. Trebuie neapărat să mă odihnesc câteva minute. Închid ochii... și adorm în picioare. În clipa următoare, sunt trezit brusc de apa stătută care îmi biciuie fața.

Îmi continui drumul. Mâinile îmi sunt numai rană din care șiroiește sângele. Nu mai reușesc să țin maceta. Am pentru scurt timp tentația să dau înapoi, dar, în ciuda durerii, refuz

această idee. Nu atât din eroism, cât pentru a nu fi nevoit să străbat din nou acei 300 m infernali.

Singura alegere este să înaintez...

Mă opresc iar, epuizat. În acest moment aș da orice să mă pot odihni un sfert de oră. Sau măcar două minute. Adorm din nou în picioare. Și iar cad în apă.

Pornesc din nou, ca un automat. Acum sunt prizonierul altei păduri virgine, o junglă formată doar din lame de brici. La cea mai mică mișcare, iarba îmi crestează pielea. Sângerez din ce în ce mai mult. Am străbătut puțin mai mult de jumătate din drum și celălalt mal mi se pare la distanță de kilometri. Trebuie să înaintez cu orice preț, dacă nu vreau să mor aici. Un pas... Apoi altul... Fundul vâscos e ca un ciment cu priză rapidă și picioarele mele cântăresc tone. Am mâinile crestate de iarbă...

În sfârșit, mă prăbușesc pe celălalt mal.

Mi-au trebuit aproape *zece* ore ca să traversez cei 600 m de mlaștină.

Mâinile continuă să-mi sângereze. Mai am doar atâta sensibilitate în degete cât să-mi atașez hamacul de primii copaci întâlniți în cale. Și doar atâta forță cât să urc în el îmbrăcat. Și ud. Adorm pe loc.

A doua zi, când mă trezesc, zăresc dâra pe care am lăsat-o în iarba mlaștinii, tăiată cu maceta pe măsură ce înaintam. O linie dreaptă impecabilă, din care am impresia că fiecare metru m-a costat câteva vieți.

Privesc îndelung acel smârc care a devenit mult mai mult decât o simplă mlaștină: un Rubicon, un punct după care nu te mai întorci. Voi ieși din această junglă îndreptându-mă spre vest, fie și dintr-un singur motiv: să nu mai trebuiască să trec niciodată prin ce-am trecut.

A douăzeci și cincea zi.

Evit pe cât posibil să fac opriri înainte de sfârșitul zilei de mers. Încep să știu din experiență că, dacă las jos rucsacul, n-am să-l mai ridic. Îndată ce mă opresc, oboseala mă copleșește și mă condamnă să nu mai pornesc la drum până a doua zi.

Abia dacă zăresc cerul de sub bolta frunzișului, dar simt apropiindu-se furtunile, frecvente în această climă tropicală. Lumina scade, țipetele și zgomotele se domolesc... parcă e un fel de așteptare. Un bubuit de tunet înăbușit, în depărtare... Și iar tăcere. Apoi, brusc, aud cascada abătându-se peste bolta de frunze, foarte departe deasupra capului meu. Preț de câteva clipe, e ca și cum aș fi protejat de un acoperiș. Dar ploaia trece foarte repede prin el și mă pomenesc sub mii de jgheaburi din care se revarsă torente. Tunetul bubuie. E aproape beznă. Fiecare creangă, fiecare frunză, fiecare liană se transformă în fântână țâșnitoare. Jungla pare să se prăbușească sub greutatea acelei Niagare căzute din cer. Peste mine. În câteva minute, argila și frunzele uscate de pe jos se transformă într-o mlaștină în care mă afund. Fac un duș îmbrăcat, fără să mă opresc. Temperatura scade doar cu câteva grade și acea apă călduță nu prea mă înviorează. Dar are cel puțin meritul de a-mi spăla sudoarea de pe față...

Furtunile au durate variabile, dar sunt întotdeauna violente. Se opresc așa cum au izbucnit, cu un tunet care se îndepărtează. Lumina își recapătă intensitatea, temperatura crește. Sub pașii mei, noroiul se usucă treptat. Pământul fumegă, pierzându-și umiditatea din cauza căldurii.

Un curcubeu țâșnește uneori într-un luminiș, ca o fabuloasă coloană de lumină pictată...

Devin din ce în ce mai puțin mofturos când e vorba de locul unde îmi așez tabăra. Dacă dau de doi copaci cu o circumferință bună și situați la o distanță potrivită unul de celălalt, la restul mă adaptez.

În locul unde hotărăsc să mă opresc în seara asta, jungla este deosebit de deasă. Vegetația terestră, mai densă și mai înaltă decât în altă parte, oferă un teren de vânătoare nocturnă ideal pentru lincși și alte animale de pradă. Îmi instalez deci hamacul cam la 4 m de sol, ca să fiu liniștit.

Înainte de a merge la culcare, defrișez un mic luminiș cu maceta și aprind un foc. Mă așez în fața lui și îl contemplu îndelung. În ceea ce mă privește, focul are o mulțime de avantaje: îndepărtează furnicile și țânțarii, îmi usucă pielea și hainele, mă încălzește, pentru că noaptea, în jungla umedă, e mult mai răcoare decât în timpul zilei. De asemenea, modifică mediul sonor. Trosniturile lui au ceva liniștitor, poate pentru că la originea acestui zgomot, contrar tuturor celorlalte, mă aflu eu.

Focul are însă și inconveniente: trosniturile lui, oricât de agreabile, îmi diminuează capacitatea auditivă. Lumina produsă mă împiedică să văd bine ce e dincolo de el. În mod obișnuit, două lucruri fără importanță, dar care, în acest mediu periculos, mă fac puțin mai vulnerabil.

Expresia „foc infernal” n-a fost inventată degeaba. Jungla e înspăimântătoare, mai ales noaptea. Dacă aș deveni pe deplin conștient de imensitatea verde, aproape infinită, din jurul meu, de vegetația și de fauna colcăitoare, de milioanele de animale de pradă, de miliardele de insecte... s-ar putea să-mi pierd mințile. Înțeleg acum de ce unii oameni, rătăciți în junglă, au

înnebunit. Și de ce nimeni nu locuiește aici. Ființa omenească este complet neadaptată la acest mediu. Suntem făcuți pentru câmpii, stepe, locuri degajate... chiar și pentru deșert. Ca să te simți în largul tău în junglă, trebuie să fii maimuță, șarpe, fiară sau pasăre. Niciun alt mediu – poate cu excepția fundului oceanelor – nu este atât de ostil pentru om. Desigur, câteva triburi supraviețuiesc în junglă, dar locuiesc în spații degajate, de care practic nu se îndepărtează. Când intră în pădure să vâneze, indigenii yanomani sau trombeta nu trec dincolo de un perimetru de vreo 20 km și absentează rareori mai mult de două zile. Nici ei nu știu ce se află dincolo de zona lor de vânătoare...

În junglă nu există miracole. Ne este imposibil să ne aclimatizăm astfel încât să facem din ea habitatul nostru natural pur și simplu pentru că, în mod fundamental, căutăm dintotdeauna confortul. Și jungla reprezintă lipsa absolută de confort. Nu suntem făcuți să fim devorați de țânțari toată noaptea, nici să ne scărpinăm în permanență. Nici să ne străpungem pielea cu unghiile, după două zile, ca să scoatem de acolo viermii... Cu atât mai puțin să trăim cu putreziciune între degetele de la picioare, sub brațe, între picioare...

Nu suntem făcuți pentru nimic din ce se găsește aici. Și eu, în pofida aparențelor, nu sunt făcut pentru așa ceva în mai mare măsură decât semenii mei.

Pentru mine, ca pentru oricare altul, e inuman să traversezi pe jos 3.600 km de pădure virgină cu un rucsac de 50 kg în spinare. E inuman să urci sute de kilometri pe un râu vâslind cu pagaia contra curentului, așa cum voi face curând...

În junglă, simpla înaintare și rămânerea în viață înseamnă un efort permanent.

În aceste condiții, se poate pune întrebarea: dacă e atât de greu, de ce s-o faci?

Tocmai pentru că e greu. Și pentru că, oricât ar putea să pară de incredibil, îmi face plăcere. Totuși, nu sunt masochist, nici pe departe, urăsc durerea. Dar vreau să cunosc necunoscutul, să văd inimaginabilul, să fac lucruri pe care nimeni nu le-a făcut vreodată și să descopăr dacă eu voi fi în stare să le fac...

Dacă aceste motive nu sunt suficiente, atunci... nu știu ce altceva ar putea fi.

Zilele dificile sunt pentru mine doar zile în care lucrurile sunt mai puțin ușoare decât ieri. Și poate mai ușoare decât mâine. Dar consider că nicio încercare nu este cu adevărat dificilă, atât timp cât îi supraviețuiesc.

Această atitudine mentală mi se pare esențială. Dacă m-aș trezi din somn într-o dimineață tânguindu-mă sub pretextul că e greu, corpul mi s-ar revolta, ar respinge totul în bloc și acesta ar fi sfârșitul.

Refuz să consider jungla un iad verde. Socotesc că fabuloasa-i frumusețe ar face din ea mai degrabă un paradis verde. Și această frumusețe e de-ajuns ca să justifice dorința de a hoinări prin ea.

Am hotărât, o dată pentru totdeauna, să pătrund și să trăiesc în junglă cu acest gând în minte. Și, de mai bine de trei săptămâni, am privit jungla clipă de clipă doar cu respect și admirație. Știu că-i face plăcere și că, dacă îmi mențin această stare de spirit, mă va lăsa poate să trec.

A treizeci și doua zi.

Jungla este un imens dulap cu alimente în care, dacă nu ești total lipsit de experiență și extrem de neîndemânatic, e greu să

mori de foame (s-a mai întâmplat totuși). Cu toate astea, păstrez ca rezervă în rucsac cinci pachețele cu hrană liofilizată, luate de la bordul ambarcațiunii. În eventualitatea în care, bolnav sau accidentat, n-aș fi în stare să vânez, aceste pachețele ar putea să-mi salveze viața. De aceea, îmi interzic să le folosesc.

În afară de carne, cu care mă aprovizionez în mod regulat, jungla oferă o nesfârșită varietate de fructe, de plante, de legume, de frunze și de vegetale mai mult sau mai puțin comestibile. Deoarece sunt mai puțin preocupat de botanică decât de supraviețuire, sunt interesat doar de ce se poate mânca. Când am îndoieli, pun sub limbă o bucată din vegetala cu pricina. Dacă după un moment simt febră sau amețesc, o scuip. Cât timp n-am înghițit, nu e prea târziu.

Întâlnesc un fel de drum deschis în vegetație de trecerea repetată a unor antilope pitice sau a unor porci sălbatici. Urmele lor sunt încă vizibile. Nu plănuisem să vânez azi, dar nu pot să scap ocazia de a captura ceva aproape sigur.

Folosesc o tulpină lungă și flexibilă care iese din pământ exact lângă urme și-mi instalez capcana obișnuită. Sap apoi în mijlocul urmelor o gaură nu mai adâncă decât o farfurie pentru supă, pe care o acopăr cu frunze. Dedesubt, am înfipt o simplă bucată de lemn în marginea găurii. Acest mecanism are avantajul de a fi și mai sensibil decât celălalt. Ar putea să-l declanșeze și greutatea unei păsări. Alt avantaj: deoarece această potecă este un loc de trecere, e inutil să sacrific o bucată de hrană ca să atrag prada.

Nu e nevoie să aștept foarte mult. După zece minute, o antilopă pitică nimerește în sistemul de declanșare și pune în funcțiune catapulta.

A treizeci și cincea zi.

Nu sunt mulțumit de ritmul în care înaintez. De aceea, hotărăsc să merg puțin și noaptea. În întuneric, înaintând cu maceta și cu lanterna frontală, nu văd șarpele. De altfel, de ce-ar fi un șarpe? Dând la o parte cu stânga o parte din vegetația care îmi bara calea, am simțit doar un fel de tăietură la degetul mic. M-a crestat probabil o creangă ascuțită sau un mărăcine. Știu că mușcătura unor șerpi mici este atât de rapidă și de infimă, încât abia se simte. Dar am deja atât de multe tăieturi peste tot, încât nu dau nicio atenție acesteia.

După câteva minute, vederea mi se începețoșează. Amețesc. Poate că, la urma urmelor, e doar oboseala. În starea de epuizare permanentă în care mă aflu, nu mai știu care dintre reacțiile mele fizice sunt naturale și care nu.

Dar fenomenul se intensifică. Văd din ce în ce mai slab și nu-mi mai simt mâna. Arunc o privire (abia o zăresc): s-a umflat. De data asta, nu mai e nicio îndoială, am fost mușcat.

Mă opresc imediat. Trebuie să mă întind urgent. Agăț cum pot hamacul. N-am nici timp, nici forță să caut trusa Vemonex din rucsac. Îmi crestez mâna cu cuțitul în jurul mușcăturii ca să produc sângerare (împotriva a ceea ce se vede în filme, nu este deloc recomandat să sugi veninul cu gura). Fața mi-a devenit și ea insensibilă. Nu știu exact ce înseamnă asta, știu doar că e semn rău. Veninul are efecte variabile: te face hemofil și sângerezi până mori; atacă sistemul nervos; face ca vasele sangvine să devină poroase, provocând astfel hemoragii interne sau chiar extracutanate, sângele ieșind prin piele...

Nu sunt specialist în șerpi. Pentru mine, toți sunt periculoși din capul locului. Îi evit sau îi mănânc. Cunosc boa, mamba verde, mamba neagră, cobra, vipera gaboneză... Dar sunt șerpi

africani. Pe Amazon, am avut ocazia să fac cunoștință cu *sucurruru*, al cărui venin atacă sistemul nervos, și cu *bushmaster*, cel mai periculos dintre toți șerpii acvatici care există...

Ca să mențin mușcătura mai jos decât inima și să împiedic veninul să ajungă la ea, mă întind în hamac, cu brațul atârnat în afară. Știu că trebuie să fac orice ca să-mi încetinesc bătăile inimii la maximum. Și că trebuie să beau multă apă.

Poate pentru prima dată mă cuprinde frica. Lucrurile nu mai depind de mine. Poate voi muri, poate nu (n-am văzut șarpele, așa că nu știu dacă veninul lui e mortal), dar, oricum ar fi, nu voi putea să fac nimic. Și chiar dacă veninul nu mă ucide... cât timp voi sta așa? O zi sau două, trei săptămâni, o lună? Nimeni nu va veni să mă ajute și să mă ducă la spital. În aceste condiții, aș putea la fel de bine să mor de foame și de sete...

Sunt aproape orb. Fața, devenită flască și moale, ca o mască de latex, mi-e practic paralizată. Mâna seamănă cu un balon de fotbal american, cu trei găurele la baza degetului mic. Sunt complet groggy. Încerc să adorm, fie și numai ca să-mi mai încetinesc puțin bătăile inimii. Imposibil. Prea mi-e teamă de somn: ce mi se va întâmpla dacă adorm? Ezit să-mi adun ultimele puteri ca să mă ridic din hamac și să declanșez mica baliză Argos, pentru a anunța lumea exterioară că sunt pe cale să mor. Ar fi doar o formulă de politețe, un mod de a nu-mi lăsa familia și prietenii neștiutori în privința sorții mele, căci niciun elicopter nu poate să vină după mine în mijlocul junglei...

Nici a doua zi nu mă simt mai bine. Și stresul mă apasă. Golesc rezervele de apă...

Timp de două zile, starea mea continuă să se agraveze. Sunt complet deshidratat, mă doare tot corpul. Sunt o imensă durere. Transpir permanent. Carnea din jurul mușcăturii putrezește și se desprinde în fâșii. Tai bucățile de carne moartă. Sângerez. Când sângele se coagulează, tai iar și sângerez din nou.

În cea de-a treia zi, simt o ușoară ameliorare. Poate că organismul meu creează anticorpi... Vederea mi se îmbunătățește încetul cu încetul. La fel și sensibilitatea facială. Mâna mi se dezumflă treptat...

Trec patru zile până mă simt în stare să merg. Aș putea să pornesc la drum chiar azi, dar cred că e preferabil să-mi acord o zi de recuperare suplimentară. Dacă aș face asta doar ca să merg o oră, două și apoi să mă prăbușesc ar fi o simplă pierdere de vreme.

La cinci zile de când am fost mușcat, îmi strâng rucsacul și plec mai departe. Sunt încă foarte obosit, dar am pierdut destul timp.

Îmi dau seama foarte repede că sunt încă slăbit. Mă opresc după o jumătate de zi.

În cele din urmă, poate că această odihnă forțată a fost bună la ceva. Eram atât de motivat, încât aș fi putut să mor din cauza efortului. În aceste cinci zile, am pierdut probabil câteva kilograme, dar organismul a avut timp să-și reîncarce bateriile. Am din nou poftă de mâncare.

De acum înainte, s-a zis cu mersul noaptea. Mă voi trezi mai devreme, voi merge toată ziua, mă voi hrăni bine și voi face totul ca să-mi păstrez sănătatea. Mă voi opri la apusul soarelui și-mi voi stabili tabăra fără grabă în cele mai bune condiții...

Aceste hotărâri înțelepte ar trebui să mă ferească de noi întâmplări neplăcute...

Asta mi-a amintit o regulă de aur: când mergi prin junglă, trebuie să te uiți sistematic la locul unde te pregătești să pui mâna. Nu-i un obicei de orășean. Aici îl capeți însă foarte repede.

Zăresc la timp un păianjen mare tropical pe trunchiul unui copac, exact în locul în care urma să mă sprijin. Nu-mi plac șerpii (și acum am motive întemeiate), dar păianjenii nu m-au speriat niciodată. În ultima clipă, pun mâna exact dedesubt. Curios, mă opresc și las mâna acolo unde e. Păianjenul se pune în mișcare lent și urcă pe ea, atras probabil de căldură. O parcurge în întregime. Îl ridic delicat și-i simt greutatea, ca și micile cârlige de la capătul picioarelor. Are însă două și în gură, cu care suge sângele victimelor. Îl țin un moment pe dosul mâinii, îl observ de aproape, apoi îl așez încet pe copac.

De ce mi-am dorit deodată să fac asta? Poate ca să-mi administrez o doză de încredere... E adevărat că nu riscam nimic. Cunosc bine gângăniile astea mari, păroase. Femelele, cu culori mai sclipitoare, sunt și cele mai veninoase. Nu mori neapărat de la înțepătura lor, dar e mai bine să eviți durerile de cap, febra sau greața pe care unele pot să le provoace.

Acesta, în treacăt fie zis, era mascul.

Cuiburile de viespi, numeroase în junglă, sunt mai periculoase. Când le atingi fără să vrei, reacția acestor insecte este instantanee, feroce... și foarte dureroasă.

A patruzeci și una zi.

Merg de opt ore când, deodată, un susur înăbușit și delicat se amestecă cu zgomotele junglei. Un râu. Undeva, se freacă de malurile grase și saltă pe stâncile lustruite, producând ceva ce seamănă de departe cu niște chicoteli.

Mă îndrept spre el, cu impresia că-i simt deja răcoarea pe față. Lovesc de câteva ori nerăbdător cu maceta și îl văd, umflat și unduind, în bătaia soarelui.

Pun jos rucsacul, mă dezbrac și mă arunc în apă. Dacă există fericire absolută, ea semănă probabil cu ceea ce simt în acea clipă. Euforic, mă scutur ca un câine în bătaia unui furtun cu apă.

Oamenii cred că apele amazoniene sunt pline de piranha. Și au dreptate. Numai că reputația lor de mâncători de oameni este falsă sau aproape falsă... Peștii mici formează meniul obișnuit al acestor piranha, care n-au nicio înclinație culinară pentru carnea de om și nu sunt deci periculoși pentru el. Cu excepția anumitor cazuri. În sezonul ploilor, nivelul Amazonului crește cu 15 m și o mare parte din bazinul lui este acoperită de ape. Când apele scad, se formează lacuri mari care nu mai sunt alimentate cu apă dulce și cu pește. Piranha aflați acolo rămân repede fără hrană. Atunci, împinși de foame, își schimbă regimul alimentar și se aruncă asupra oricui are proasta idee de a se aventura în acea apă.

De aici importanța ca, în această regiune, înainte de a traversa un lac pe jos, să știi dacă a fost sau nu creat de descreșterea unui fluviu...

Beau cu sete din căușul palmelor. Contrar altei legende, apa râurilor amazoniene e de o puritate de cristal. Evident, dacă nu te afli cumva lângă o uzină sau în avalul unui oraș. Dar aici, în plină junglă, nu risc nimic.

Pentru cazurile îndoielnice, am adus cu mine un Katadyn Water Filter, un filtru de apă echipat cu o pompă a cărei extremitate din plastic se cufundă în apa ce trebuie purificată.

Aceasta trece printr-un filtru din ceramică și iese pe partea cealaltă proaspătă și de o puritate ireproșabilă. Acest filtru de fabricație elvețiană are o eficiență spectaculoasă. Cu un astfel de instrument aș putea să beau apă dintr-o fosă septică...

Filtrul de apă ar deveni indispensabil mai ales în caz de boală. Dacă fac diaree, de exemplu – ceea ce provoacă o deshidratare rapidă –, ar trebui să nu mai beau deloc apă din râuri și să consum doar apă purificată. Modalitatea de vindecare ar fi atunci curățarea intestinului înlocuind apa murdară pe care o conține cu apă curată.

Am și pastile Micro-pur, de pus în *camel pack* sau în ploscă (o pastilă la un litru). Diferența dintre pastile și filtru este că filtrul purifică apa de microbi și o curăță, în timp ce pastilele doar o purifică. În primul caz, bei apă curată și purificată. În al doilea, apă murdară, *dar* purificată... Până la urmă, eficiența e aceeași. E doar o chestie de gust. Eu prefer apa mea naturală, băută chiar din curent.

Această schimbare de decor îmi va oferi ocazia unei schimbări de meniu, permițându-mi să trec de la vânătoare la pescuit. Îmi pare bine, căci lațul nu e metoda mea preferată. Durează prea mult, e prea complicată, prea riscantă... Cât privește capcana pentru păsări, pe care am încercat-o de câteva ori, dura și mai mult și era și mai complicată. A fost mai ales o pierdere de timp, căci n-am prins nicio zburătoare.

Pornind de la certitudinea că în jungla amazoniană există întotdeauna un râu undeva, luasem o plasă de prins pește. După ce-mi instalez tabăra pentru noapte, arunc plasa în apă, între două rădăcini scufundate. După calculele mele, curentul ar trebui să împingă peștii în plasă și să nu-i lase să iasă. Elementar... și mult mai rapid decât lațul. În plus, cu această

metodă, sunt practic sigur că n-am să rămân cu buza umflată, având în vedere abundența și diversitatea peștilor. Mă gândesc îndeosebi la *arujuana*, un pește care trăiește aproape de suprafață și prezintă dubla particularitate de a avea ochi mari și bulbucați și de a-și ține puii în gură.

Încrezător în rezultatul pescuitului miraculos care mă așteaptă la trezire, adorm fără griji.

Dimineața mă așteaptă o mare decepție. În plasă sunt doar câteva oase de pește și... o gaură mare. Nu e greu de priceput ce s-a întâmplat. Primii pești care s-au prins în plasă au început să se agite frenetic din cauza panicii. Acest clocot neobișnuit a atras piranha, care mi-au ros plasa cu dinții lor ascuțiți, mi-au mâncat peștii și au șters-o sătui.

În ceea ce privește daunele materiale, am din fericire o trusă specială. După o oră întreagă de cusut, arunc din nou plasa în apă. Dar, de data asta, mă așez chiar alături și o supraveghez. Când un pește intră în plasă, îl prind și-l arunc pe uscat, luând-o înaintea voracilor piranha.

Trec apoi la alt exercițiu, care constă mai întâi în a prinde o broscuță și a o cresta cu vârful cuțitului. Cu un fir de nailon și un cârlig (am o cutie în rucsac), folosesc broscuța pe post de momeală ca să pescuiesc un piranha. O joacă de copii, având în vedere lăcomia vietății acvatice. Piranha va deveni apoi și el o momeală, care îmi va permite „să scot” alți piranha sau pești de diferite specii. Nu sunt mofturos. Aici, aproape tot ce înoată este comestibil. Și delicios pe deasupra.

În junglă, peștele devine hrana mea de bază. Are doar calități. Mai ușor de prins decât vânatul cu blană, întotdeauna excelent, se pretează, în plus, mult mai bine la afumat, căci, fiind mai fin decât carnea de animal, fumul trece prin el mai

ușor. Îl afum într-o noapte, uneori chiar în numai două ore. Dacă se întâmplă ca operația să nu fie terminată în întregime în momentul în care trebuie să plec, acopăr peștele cu cărbune de lemn, ceea ce îl face ermetic la aer și îl conservă. Apoi îmi rămâne doar să curăț acel strat negru, care se duce odată cu pielea, și să mănânc carnea.

A patruzeci și cincea zi.

Am început să pescuiesc cu harponul, folosind micul trident pe care l-am cumpărat acum trei ani de la Manaus, când am făcut cursul de supraviețuire. Ca să nu mă incomodeze, n-am adus și mânerul. Meșteresc unul de fiecare dată dintr-o creangă de copac.

Acest gen de pescuit se practică doar noaptea, la lumina lanternei frontale. Dacă stau în apă până la brâu, văd ochii peștilor strălucind sub suprafață când îi luminează lanterna. În acel moment lovesc, foarte repede și cu o precizie calculată, ținând cont de efectul deflector al suprafeței apei, care face ca peștii să apară ușor decalați în raport cu poziția lor reală. De aceea, nu țintesc niciodată capul, ci corpul, acolo unde e mai lat.

Între două partide de pescuit, înaintez, înaintez întruna, urmând cursurile de apă de fiecare dată când mă duc în direcția cea bună. Nu merg cu ochii fixați pe busolă, pentru că am prea mare nevoie să privesc în fața mea. Totuși, mențin direcția. Când mi se întâmplă să deviez de la traiectorie, instinctul mă avertizează aproape imediat. Când un obstacol mă obligă să-l ocolesc și o fac prin stânga, am reflexul de a evita obstacolul următor prin dreapta. Pe de altă parte, sunt conștient de faptul că, fiind dreptaci, piciorul drept e mai puternic și mă împinge în mod firesc spre stânga. Corectez

instinctiv abaterea la intervale regulate. E cam ca atunci când, după o ședere în Africa de Sud, unde automobilul se conduce pe stânga, trebuie să mă reobișnuiesc să conduc pe dreapta.

Trebuie să nu ai încredere în propriile deprinderi.

Unii își închipuie că jungla arată întotdeauna la fel. Se vede că n-au pus niciodată piciorul în pădurea virgină. Fantastica ei luxurianță este un caleidoscop viu ce se modifică minut de minut, un tablou care se schimbă cu fiecare pas. Numai pentru mine.

Merg pe unde nimeni n-a mai călcat. În fiecare zi a acestei paranteze ireale din viața mea aud și văd lucruri pe care aproape niciun om nu le-a văzut sau auzit înainte de mine. În acest univers inimaginabil în care, se zice, 30% dintre specii nu au fost încă descoperite, privirea mi se oprește asupra unor insecte pe care sunt sigur că nimeni nu le-a observat vreodată. Ochii mei urmăresc zborul sacadat al unor fluturi – ador fluturii – mari cât farfuriile, având culori ce amintesc de vitraliile catedralelor. Orhidee cu forme și nuanțe ce sfidează imaginația mi se etalează în drum, emanând parfumuri pe care niciun „nas” profesionist nu le va concepe vreodată. Mă opresc uneori în fața lor, năucit și cu lacrimi în ochi, întrebându-mă cum poate să existe atâta splendoare într-o lume așa de barbară.

Plantele carnivore se închid ca o cortină mortală peste furnici, păianjeni și scarabei atrași de polenul lor parfumat. Deghizată în creangă, o iguană enormă îmi face cu ochiul... Plantele se îndoaie, frunzele se răsucesc ca să prindă cea mai mică rază de soare. Fiecare copac este un obelisc, un titan de 60 m înălțime uneori, căruia nici măcar nu i se vede vârful.

Aș vrea să mă pot transforma în șarpe, ca să mă strecor în miezul tuturor acestor miracole, să violez toate aceste secrete, să fiu una cu această lume uluitoare, să-i explorez ungherele, să-i trăiesc și să-i ghicesc misterele...

Urechile mi se deschid pentru prima oară în viață la sunetul celei mai imperiale dintre toate simfoniile: cea a naturii neatinse, originare. Cea din zorii timpurilor, de dinaintea noastră. Păsările scot triluri de iubire, maimuțele flecăresc cu glas strident, un linx toarce mângâietor de ți se face pielea ca de găină... Uneori, tunetul se dezlănțuie în plină zi, când un copac măcinat de putregai se prăbușește ca o coloană de templu. Atunci, în acoperișul de frunze se deschide un luminiș și soarele se revarsă ca un fluviu de aur topit în măruntaiele junglei.

Noaptea, în beznă, căderea unui copac este anunțată de o serie de detunături scurte care se transformă repede în vuietul unor bizoni porniți în goană. Pădurea se sfâșie, geme și se strivește sub propria-i greutate. Unde va cădea monstrul? Peste mine? Mă ghemuiesc în hamac, neputincios și minuscul. Mor de frică și mă înfior de surescitare. Deodată, după un timp care pare interminabil, masa cu o circumferință de 10 m și grea de câteva sute de tone lovește solul ca trăsnetul. Ecoul se repercutează la infinit. Trece un timp până se așterne din nou liniștea. Liniștea sau mai degrabă respirația celorlalți locuitori ai junglei, liniștiți după spaima pe care am simțit-o cu toții.

Când dorm lângă un râu, aud cei mai mari șerpi căzând în apă. Nu văd nimic, dar creierul meu lucrează și-mi imaginez spectacolul. Un anaconda atacă un crocodil mic. Liniște și apoi... un clocot brusc, sălbatic și violent, când corpurile lor biciuiesc apa într-o luptă pe viață și pe moarte. Ultimele zvârcoliri... și

apoi nimic. Un caiman se aruncă asupra unui pește (hrana lui preferată). Altă luptă acvatică, la care se adaugă clămpănitul maxilarelor enorme... Aud sunetul și plăsmuiesc imaginile... Cinematograful este permanent. Mama tuturor naturilor își face show-ul, îmi arată mie, un fir de praf, un suflu neînsemnat și imperceptibil în acea imensitate, de ce e în stare când oamenii îi dau pace.

Către sfârșitul celei de-a doua luni petrecute în junglă, sunt confruntat cu problema rezervațiilor indiene, numeroase de-a lungul traseului meu. Știu de existența lor și le cunosc amplasamentul pentru că mi-am studiat cu grijă hărțile înainte de plecare. Și mai știu că-mi este interzis să le traversez. Bineînțeles, aș putea să trec peste această interdicție și să mă bazez pe acele întinderi vaste ca să nu fiu observat. Dar, dacă aș fi, aș provoca incidente supărătoare. Cei mai mulți dintre acești indieni au căpătat o aversiune sălbatică împotriva albilor odată cu trecerea anilor (și au motive întemeiate). Dacă m-ar descoperi pe teritoriul lor, m-aș alege cu o publicitate dezastruoasă pentru imaginea mea, a expediției și a partenerilor mei. De altfel, cine sunt eu ca să-mi permit o asemenea intruziune?

Prima rezervație pe care o întâlnesc este cea a indienilor cuminapanema. Evitarea ei mă obligă la un ocol mare, de care m-aș lipsi bucuros. Dar vreau să rămân fidel principiilor mele de respectare absolută nu numai a naturii, ci și a bărbaților și femeilor care fac parte din ea. Dacă eu încalc aceste principii, atunci va trebui să consider că e normal ca și ceilalți să facă la fel...

Mă îndepărtez deci de ruta inițială și merg în diagonală spre sud, ceea ce mă obligă să traversez râul Paru. De acolo, este inutil să revin spre nord ca să mă apropii de Ecuator, căci alte rezervații m-ar obliga să cobor din nou. Hotărăsc așadar să păstrez această nouă traiectorie până când geografia rezervațiilor indiene îmi permite să urc iar spre nord.

Mă aflu la sud de rezervația indienilor nhamonda, nu departe de satul São Sebastiaõ do Uatumã, când râul Uatumã se deschide în fața mea ca o autostradă. Harta îmi confirmă că traseul lui tremurător se îndreaptă hotărât spre vest, urcând totodată ușor spre nord. La capătul acestui râu, la câteva sute de kilometri nord de Manaus, se găsește satul Balbina.

Acolo mi-am dat întâlnire cu fratele meu Martin. El va ajunge în acel loc cu avionul – Geneva-Manaus, via Rio –, apoi cu mașina urmând Transamazoniana, care, de la Manaus, duce direct spre nord, până în Venezuela.

La Balbina a fost construit un baraj hidroelectric pe râu. Asta înseamnă că, între punctul în care mă aflu și baraj, curentul apei va fi aproape nul. E un avantaj nesperat.

Încă de la plecare, am prevăzut să folosesc mulțimea de cursuri de apă care irigă pădurea amazoniană ca să înaintez și altfel decât pe jos de fiecare dată când ar fi posibil. Inconvenientul este că voi merge întotdeauna contra curentului, deoarece toate fluviile și toate râurile din această țară curg spre Atlantic, adică în sens invers. Dacă, de exemplu, curentul are 6 km/h, va trebui să fac 8 km/h ca să înaintez, în realitate, doar 2 km într-o oră. Și, dacă mă opresc, dau de fapt înapoi, ceea ce nu se întâmplă în junglă. Dar înaintarea aici este atât de anevoioasă, încât altceva orice mi se pare preferabil...

Din toate aceste motive, râul Uatumã și barajul care se găsește la capăt sunt o adevărată binecuvântare.

Pe malul apei, în pustietate, dau peste un fel de sat, o adunătură de cabane, fără nume, care nici măcar nu figurează pe hărțile mele totuși detaliate. „Aglomerări” ca aceasta se ivesc cu regularitate ici și colo, în plină junglă. Sunt grefate pe o exploatare minieră vecină sau, mai frecvent, pe visele disperate ale câtorva căutători de aur în lipsă de filoane. Unicele căi care duc la ele sunt râurile, singurele vehicule sunt pirogile (de altfel, aici sunt în număr mare, aliniate una lângă alta pe apă: o adevărată parcare). Puținii indivizi pe care îi întâlnești pe aceste coclauri sunt de cele mai multe ori indieni care și-au părăsit rezervația ca să câștige ceva bani muncind „la albi”. În urmă cu vreo cinci-zece ani, ar fi fost încă în pielea goală, în afară de pânza care le acoperea coapsele și de slip. Astăzi însă, ca să scape de umilința de a fi tratați ca inferiori, se occidentalizează purtând blugi, tricouri sau cămăși cu mâneci scurte. Dar toate astea nu înșală pe nimeni. Mai ales că, deși bâiguie câteva cuvinte în portugheză, nu vorbesc în general decât limba tribului de origine.

Primul pe care îl zăresc stă în fața ușii colibei sale construite pe o plută din trunchiuri mari de copac. Am mai văzut astfel de locuințe, care le permit celor pe care îi adăpostesc să se deplaseze pe râu, să pescuiască, să spele vasele sau să-și facă nevoile naturale prin aceeași gaură din podea. Omul, care își oferă peștele unor clienți ipotetici, se uită lung la mine, cu o curiozitate care nu mi se pare ostilă. Și asta e cu atât mai drăguț din partea lui cu cât, dintre noi doi, sălbaticul sunt eu. Bărbos ca un eremit care și-ar duce casa în spinare, am devenit un fel

de om al pădurilor, a cărui înfățișare nu poate decât să surprindă.

Mă apropii de necunoscut simțind un nod în gât din cauza emoției: este prima ființă omenească pe care o întâlnesc de mai bine de două luni.

Cu multe gesturi, îi explic că tocmai am traversat jumătate din junglă pe jos. Îmi răspunde ceva ce traduc prin: „Cum să nu, dacă asta poate să-ți facă plăcere”. Dar echipamentul meu îi stârnește curiozitatea. Mai ales cele două lanterne frontale. Când e noapte, oamenii din tribul lui vânează cu harponul sau sulița într-o mână și cu lanterna în cealaltă, ceea ce le reduce libertatea de mișcare. Uneori, își leagă o plasă pe cap ca să fixeze acolo lanterna, dar cârpăceala asta rămâne fragilă.

În timp ce omul e interesat de lămpile mele frontale, eu sunt interesat de pirogile lui. Aleg una, lungă de peste 3 m, destul de lată ca să pot folosi pagaia sau să dorm confortabil în ea și construită solid: scobită dintr-o singură bucată de trunchi de copac, are pereții subțiri – nu mai groși de 1,5 cm – și aparent fără fisuri (mi-ar prinde foarte bine, cu condiția să nu nimeresc în mijlocul crocodililor).

Tranzacția se face repede: indianul pleacă cu una dintre lanternele mele și eu în piroga lui, care acum e a mea. Nu-mi mai rămâne decât să vâslesc 200 km ca să ajung la Balbina... și la Martin.

Traseul până la Balbina începe într-un mod idilic. Curentul potrivnic e aproape nul și peștii se prind ușor (păcat că trebuie deseori să-i împart cu piranha). După junglă, aceasta este o adevărată croazieră. Cerul fără nori – nu mai am deasupra capului acoperișul de frunziș – îi permite telefonului meu să

prindă sateliții. Profit ca s-o sun pe Cathy. Așa cum am spus, telefonatul acasă îmi distruge moralul și-mi subminează hotărârea. Urăsc asta. Dar nu cred că am dreptul să-mi las familia prea mult timp fără vești. Și apoi, sunt totuși fericit să aud vocea soției la telefon. Îi indic unde mă aflu și o asigur că totul e bine, ca întotdeauna. Trec sistematic sub tăcere micile mele pățanii. Nu are rost s-o îngrijorez inutil. Mai ales că, acolo unde mă găsesc, nu poate să facă mare lucru pentru mine.

Acasă totul e bine. Annika și Jessica îmi urmăresc traseul pe harta mare fixată pe culoar. Îmi cam simt lipsa, dar, deocamdată, nu se plâng prea mult de absența mea. Noroc că o au pe mama lor...

Teoretic, pot să fiu apelat pe telefonul prin satelit, cu condiția însă ca acesta să fie pornit în momentul respectiv, scos din rucsac, iar eu să mă aflu sub un satelit într-un loc sub cer deschis. Asta le dă celor care ar încerca să mă contacteze șanse de succes destul de mici. Adevărul e că, de cele mai multe ori, unicul meu mijloc de comunicare este oprit și stă în rucsac, protejat de ploaie de un bidon etanș.

Această deplasare în amonte pe râul Uatumã a început în mod ideal, dar descopăr curând și reversul medaliei. Soarele, care se reflectă în apă, mă orbește mereu. Iar rafalele bruște de vânt stârnesc în mod regulat adevărate furtuni. Piroga se umple toată de apă de fiecare dată. Și, în acest mediu mlăștinos, mi-e tare greu să găsesc un petic de uscat ca s-o pot goli. Când furtuna e prea violentă, acostez, cobor din ambarcațiune și mă ascund după ea, așteptând să se domolească furtuna. Ajung să mă întreb dacă, până la urmă, nu era mai bine în junglă...

La Balbina, unde am ajuns mai greu decât prevăzusem, îl găsesc pe Martin. Este însoțit de Thérèse, venită în calitate de vecină, deoarece această prietenă franțuzoaică locuiește la Manaus. Sunt fericit s-o revăd. Thérèse Aubreton este de ani de zile baza mea de informații logistice în materie de junglă amazoniană, pe care o cunoaște ca nimeni altcineva. Lucra la ambasada Franței din Rio înainte să se instaleze la Manaus împreună cu soțul ei, Michel. Acolo, dă lecții de franceză și conduce o societate care organizează expediții turistice de tot felul. Ea m-a ajutat să-mi planific coborârea înot a fluviului acum trei ani și m-a încredințat celor mai buni specialiști pentru cursurile de supraviețuire. Mulțumită ei am putut să studiez în detaliu fauna și flora Amazonului. Obișnuită cu meandrele politico-economice ale regiunii, m-a ajutat să rezolv multe probleme.

S-o spun din capul locului: Balbina e ceea ce se numește un loc uitat de Dumnezeu. Pentru mine însă înseamnă civilizația cu tot luxul ei. Martin ne oferă două nopți într-un hotel care nu seamănă nici pe departe cu Ritz, dar care, pentru mine, e la fel de bun. Pot în sfârșit să-mi cumpăr hrana, în loc să fiu obligat s-o ucid eu însumi. Pe scurt, Balbina este o paranteză de care am cea mai mare nevoie și care pică în cel mai bun moment, deoarece mă găsesc aproape la jumătatea traseului meu prin jungla amazoniană.

Nu mai sunt *decât* 1.700 km până la frontiera columbiană... Încalec bicicleta și pornesc. Thérèse mi-a adus una de-a ei. Pedalez cu rucsacul în spate pe ultimul tronson de drum străbătut de Thérèse și de Martin ca să ajungă la mine, cel care leagă Balbina de orășelul Presidente Figueiredo. Această localitate se află pe Transamazoniană, imensa cale de circulație

deschisă în junglă, care pornește de la Manaus și se îndreaptă spre nord, mii de kilometri, până în Venezuela.

Pe de altă parte, jungla își reintră în drepturi, dar, începând de acum, nu va mai fi nevoie să-mi croiesc drum cu maceta, voi înainta aproape exclusiv cu piroga.

La vreo sută de metri în fața mea curge imensul Rio Negro. Ajung la el cu bicicleta, mulțumită unei rețele de străduțe care brăzdează jungla în această zonă. Martin și Thérèse vin în urma mea cu o remorcă în care-mi transportă piroga. După ce ajung pe malul marelui fluviu, îi înapoiez prietenei mele Thérèse bicicleta și iau ambarcațiunea. La încărcătura ei obișnuită se adaugă o barcă gonflabilă adusă de Martin. Îmi va fi utilă dacă va fi nevoie cumva să abandonez piroga și să ajung la o nouă cale navigabilă...

O îmbrățișez pe Thérèse, îi zic la revedere lui Martin și încep să vâslesc.

Iată-mă din nou singur, față în față cu elementele naturii. Care au brusc o cu totul altă înfățișare. Râul Uatumã era doar un pârâu în comparație cu Rio Negro, lat cât un braț de mare și ale cărui ape turbulente îmi fac înaintarea anevoioasă. Dar cursul lui urmează o traiectorie ideală, deoarece îmi permite să trec printre două rezervații interzise, cea a indienilor parnaido jau, la sud, și cea a indienilor waimiri, la nord. Ocolul e enorm, dar obligatoriu. Și, în pofida curentului potrivnic, va fi mai puțin greu de efectuat vâslind decât mergând pe jos. În plus, Rio Negro – în sensul în care îl parcurg eu – urcă iar puțin spre nord-vest. Mă voi apropia deci de Ecuator, înaintând totodată în direcția corectă.

Cu condiția să nu mă rătăcesc. Arhipelagul lui Rio Negro, în mijlocul căruia mă voi afla curând, e format din sute de

insulițe, printre care înaintez mai des cu busola decât citind hărțile: aici totul e vag. Apa și mlaștinile se întind pe mii de kilometri pătrați. Nici cel mai mic petic de pământ uscat.

Este atât de greu să mă orientez, încât uneori pătrund pe un braț de râu unde vâslesc cu pagaia ore în șir contra curentului, ca apoi să descopăr că acel curs de apă e doar o fundătură. Cu moralul la pământ, nu-mi rămâne decât să mă întorc.

Am pornit pe Rio Negro pe porțiunea dinspre orașul Novo Airão. După câteva zile, ajung în dreptul unui târgușor, Moura, care are totuși aeroport. Este adevărat că în această parte a lumii e mai ușor să defrișezi vegetația pentru o pistă de aterizare decât să faci un drum.

Vâslesc întruna, oră după oră, zi după zi, pătrund, plătind scump, în ceea ce va rămâne probabil locul cel mai fabulos prin care am trecut vreodată.

Aici, în această parte a Amazoniei numită Roraima, 90% din teritoriu este virgin. *Cu adevărat* virgin. Nelocuit și chiar neexplorat. Mlaștinile fac tăierea copacilor și construirea drumurilor imposibile, ceea ce pune această regiune la adăpost de rănile criminale provocate în alte părți pădurii amazoniene. Micul aeroport de la Barcelos este singurul mijloc de acces la acest parc natural imens protejat de propriile-i sisteme de apărare. Aici, când apar zorii, par a fi primii din istoria omenirii. Aici, fiecare apus de soare strălucește cu furia unei apocalipse. Te aștepți să vezi dinozauri zbenguindu-se în apele maiestuoase ale fluviului și pteranodoni luându-și zborul din vârful arborilor...

Pe malurile acestei ape foarte negre căreia își datorează numele Rio Negro apar curând plaje de un alb strălucitor, scoase la iveală de scăderea nivelului fluviului la începutul

sezonului secetos. Îmi instalez tabăra pe acest nisip fin și descopăr un alt mijloc de subzistență: ouăle de broască-țestoasă. Sunt delicioase, mai ales adăugând puțină sare sau zaharină, la alegere. Înfometat cum sunt, le înghit cu jumătatea de duzină. Fierte sau... crude. Îmi fac provizii de 200 de bucăți, pe care le consum în timp ce vâslesc, în ritmul de 20 pe zi.

Petrec o noapte la Barcelos, fără să-mi părăsesc piroga.

Îmi continui a doua zi deplasarea în amonte pe Rio Negro. Am prevăzut să merg pe acest fluviu, al cărui curs, începând de aici, șerpuiește în jurul Ecuatorului, până în Columbia. Urmând această rută, voi trece prin rezervația indienilor refna do Rio Negro. Dar nu cred că-i voi deranja foarte mult pentru că doar trec... Și apoi, după toate ocolurile pe care le-am făcut, mi-ar cădea bine să nu mai trebuiască să fac încă unul.

Cu puțin înainte de Santa Isabel do Rio Negro, o sun pe Cathy, care îmi dă vestea proastă: în ciuda intervenției făcute de Thérèse Aubreton, Funai, organismul care se ocupă de protecția indienilor din Amazonia, îmi refuză autorizația de a traversa rezervația.

Sunt profund descurajat. Era prea frumos. Rio Negro era o adevărată autostradă până în Columbia...

Asta e! Am vrut de la început să mă comport conform regulilor și să respect integritatea teritorială a indienilor. Nu voi fi făcut astfel nicio excepție.

Părăsesc deci marele fluviu în dreptul localității Santa Isabel do Rio Negro și o iau spre stânga – adică spre sud –, pe râul Urubaxi. Acesta coboară spre un alt fluviu mare, Rio Japurá, al cărui curs este mai mult sau mai puțin paralel cu cel al lui Rio Negro. Și el mă vă duce direct în Columbia, chiar dacă e mai îndepărtat de Ecuator.

Urubaxi este un râu de importanță mijlocie în comparație cu Rio Negro, pe care tocmai l-am părăsit, dar curentul potrivnic e tot foarte puternic. Încep să mă obișnuiesc.

Și cu ploaia m-am obișnuit. Dar trombele de apă care încep curând să cadă par să nu se mai oprească. Adevărate cascade neîntrerupte se prăvălesc peste mine patru zile și patru nopți. Ud până la piele, așezat într-o pirogă care seamănă cu o cadă plină, am un moral în cădere liberă. Aș da orice ca să fiu undeva unde e cald și uscat, măcar câteva ore.

În cele din urmă, hotărăsc să mă adăpostesc în junglă. Voi aprinde focul, mă voi încălzi și voi profita ca să mă usuc și să-mi usuc și lucrurile, și echipamentul.

E întuneric beznă acum și furtuna se dezlănțuie. Trag vârful pirogii pe malul apei și intru vreo 80 m în junglă, ca să mă distanțez îndeajuns de mal, unde cea mai importantă parte a faunei circulă și vânează în nopțile cu furtună. Găsesc un loc ce mi se pare potrivit și încep să-l defrișez cu maceta. Îmi petrec astfel aproape două ore...

Abia în acel moment îmi dau seama că am uitat să leg piroga!

Alerg ca un apucat spre locul unde am lăsat-o.

A dispărut! Împreună cu rucsacul, GPS-ul, hărțile... chiar și încălțările mele! Nu am mai rămas decât cu maceta, șortul și cămașa.

Dacă n-o recuperez, sunt mort.

Cuprins de panică, încerc totuși să gândesc. Două ore... La viteza curentului umflat de acea ploaie de furtună, piroga trebuie să fi parcurs 4-5 km. Dacă mă arunc în apă și înot din toate puterile în aceeași direcție, am o mică șansă s-o prind din urmă. Dar nu sunt în cea mai bună formă: cele patru zile de

ploaie au făcut dificile vânătoarea și pescuitul și n-am putut să mă hrănesc după cum cerea efortul fizic depus.

Îmi doresc să mă întorc în tabără, să aprind focul, să dorm direct pe pământ după ce l-am „curățat” cât s-a putut mai bine. Voi prinde puteri și, cum se zice, „mai e și mâine o zi”. Două motive întemeiate ca să nu mă avânt imediat după pirogă.

Da, dar mâine s-ar putea să ajungă prea departe ca s-o mai pot recupera vreodată.

N-am de ales. Acum trebuie să plec după ea. Fără să mai stau pe gânduri.

Mă arunc în apa neagră unde, între întuneric și perdeaua de ploaie, nu se vede mai departe de câțiva metri. La intervale regulate, un fulger luminează trunchiurile de copaci și vegetația deasă care, în această regiune mlăștinoasă a bazinului lui Rio Negro, invadează râul.

Îmi acord o jumătate de oră. Dacă după acest interval de timp n-am găsit nimic, voi reveni la mal și mă voi întoarce în tabără pe uscat. Chiar dacă va trebui s-o iau de la capăt a doua zi.

Înot ca un disperat. Subalimentarea își arată colții curând: buzele mi se învinețesc și am amețeli. Hipoglicemia...

Sunt pe punctul de a renunța la căutare în noaptea asta când, deodată, se produce apariția miraculoasă.

La câțiva metri în fața mea, un copac izolat se ridică în mijlocul apei.

Și piroga mea se sprijină de acel copac.

S-a lovit de el cu partea laterală, exact în centru, cu o eroare de câțiva centimetri. Curentul o leagănă lin. E într-un echilibru atât de fragil, încât o simplă creangă plutind pe apă ar putea s-o împingă mai departe...

Șansele de a se întâmpla asta erau la fel de mari ca acelea ca o monedă să rămână pe muchie...

Nu există nicio îndoială, cineva „acolo sus” veghează asupra mea...

Câteva zile mai târziu, pătrund în ceva ce dă un nou sens cuvântului „iad”.

Râul Urubaxi mă poartă într-o regiune unde se întâlnesc și se suprapun bazinul lui Rio Negro cu cel al lui Rio Japurá. Curând, nu mă mai aflu pe un râu cu maluri vizibile și definite, ci în inima unei noi jungle, cu apă în loc de sol. O junglă acvatică.

E imposibil să-mi iau rucsacul în spate și s-o pornesc mai departe pe jos. E imposibil și să-mi continui drumul cu piroga, căci jungla acoperă suprafața apei; copacii sunt culcați deasupra ei, rădăcinile și rămurișul care se ivesc din apă au o desime atât de mare, încât nu se poate naviga.

Cu tristețe, trebuie să-mi iau adio de la pirogă. Îmi umflu barca gonflabilă și pun în ea rucsacul. Apoi, cu apa până la brâu, trăgând ambarcațiunea cu o mână, încep să înaintez folosind maceta. Barca este din fericire mai ușor de tras decât piroga și mai ales de ridicat atunci când un trunchi enorm de copac mă obligă să trec peste el...

Mă simt extenuat. Dar e absolută nevoie să uit de oboseală, de zecile de kilometri de mlaștină pe care va trebui să-i străbat înainte de a ajunge la Rio Japurá. Și să merg mai departe, cu orice preț...

Deodată, mă gândesc la un lucru a cărui insignifianță, în comparație cu ceea ce înfrunt acum, mă face să surâd, în ciuda epuizării: această parte a aventurii mele trebuie să apară

neapărat în film! Oamenii trebuie să poată vedea mai târziu asta. Măcar ca să înțeleagă modul în care am putut să supraviețuiesc aici.

Conform hărților, undeva în fața mea, nu departe de Rio Japurá, se află un sat numit Maraa. Dacă acesta există, atunci trebuie să se poată ajunge la el într-un fel sau altul. O contactez pe Cathy și, prin intermediul ei, le cer lui Sean și lui Sebastian să ne întâlnim pe lângă Maraa. Timpul în care urmează să sosească ei din Elveția și din Africa de Sud ar corespunde cu aproximație, după estimările mele, cu cel de care aș avea nevoie ca să ajung și eu în satul cu pricina.

Cu aceeași ocazie, îi cer lui Cathy să-i dea lui Sebastian cel de-al doilea pașaport al meu, cel cu viza columbiană. Nu era cu putință s-o am pe același pașaport cu viza braziliană, căci, până să traversez Amazonul, n-ar mai fi fost valabilă.

Sean și Sebastian vor avea nevoie de *11 zile* ca să ajungă la mine. După ce fac patru zile cu avionul până la Maraa, via Rio, Manaus și Tefé, închiriază o ambarcațiune, cu care ajung la marginea unei mici rezervații indiene indicate de mine. Acolo, conform instrucțiunilor mele, fac rost de o pirogă cu motor și-și iau doi ghizi indieni care să-i ajute să dea de urma mea. După o zi de navigație, motorul devine inutilizabil din cauza îngustimii cursurilor de apă și a vegetației acvatice; următoarele două zile, vâslesc cu pagaia. Când mica lor expediție ajunge în sfârșit la marginea mlaștinii imense, ghizii se opresc și nu vor să meargă mai departe. „Nu se poate să se găsească acolo”, zic ei. „Niciun om nu e în stare să supraviețuiască în mlaștină.”

Sean și Seb știu totuși că acolo mă aflu. Au și ei un telefon prin satelit cu ajutorul căruia am schimbat câteva frânturi de

fraze. Dar în jungla aceea legătura e atât de proastă, încât abia ne înțelegem și mi-e imposibil să le indic poziția mea exactă.

La insistențele ghizilor, coechipierii mei pornesc de-a lungul mlaștinii, afundându-se în junglă. Și merg trei zile pe jos.

Când reușim în cele din urmă să intrăm din nou în contact, sunt aproape disperați.

— Nu vom reuși niciodată să te găsim, îmi zice Sean. Trebuie să ne găsești tu pe noi...

Într-adevăr, se pare că asta e singura soluție.

Înaintarea pe care o încep acum mi se pare mai dureroasă și mai interminabilă decât tot ce-am făcut până în prezent. Șaisprezece ore pe zi, în apă până la brâu și trăgând după mine barca gonflabilă, îmi croiesc drum cu maceta spre poziția lui Seb și Sean. Două... cinci... șase zile... Mă opresc doar ca să dorm. Merg măcar în direcția corectă? Nici nu mai știu. Am tot timpul impresia că mă rătăcesc, că găsesc drumul, că mă rătăcesc din nou...

Când, în sfârșit, dăm unii de alții, sunt atât de năucit de oboseală, încât mă întreb o fracțiune de secundă ce caută ei acolo. A, da, filmul! Eu i-am chemat... Mâncați de țânțari, bolnavi, frânți de oboseală, Seb și Sean sunt într-o stare mult mai proastă decât mine. Chiar și Adam, ghidul lor brazilian, e plin de înțepături. Când văd ce-a putut să facă jungla din ei în doar cinci zile, am deodată o viziune fugară, dar înspăimântătoare, a ceea ce poate să însemne propriul meu itinerar...

Așteptăm să prindem puteri cu toții, apoi plecăm înapoi, spre mlaștina din care am ieșit atât de greu. Acolo, o zi întreagă, îmi regizez singur scenele pentru camera de luat vederi a lui Sean: mă bălăcesc în apele verzi-albăstrui... (Coechipierilor mei

nu le vine să creadă când mă văd bând apă din râuri fără să mă îmbolnăvesc. Ei sunt convinși că ar muri dacă ar face asta și trec prin Katadyn Water Filter orice picătură pe care o consumă.) Mă joc cu maceta, pescuiesc... După ce totul e înregistrat pe camera video, ne întoarcem până în punctul de plecare.

Îmi transport barca până la un râu mic ce duce la lacul de la Maraa. Sean, Seb și escorta lor mă urmează la bordul unei ambarcațiuni cu motor. În cele patru zile pe care le petrec vâslind până la Maraa, coechipierii mei fac provizii de imagini. Toată lumea are zâmbetul pe buze, chiar și Seb, deși e bolnav și are picioarele infectate cu o bacterie afurisită.

Maraa e un târgușor care, pe lângă aeroportul ce le-a permis lui Seb și lui Sean să ajungă până aici, are un drum care se oprește brusc după 5 km și este străbătut în mod regulat de singurul camion al satului.

Aici, ca în orice localitate amazoniană, se găsesc pirogi din belșug. Seb și Sean mi-au adus bani, așa că nu mai e nevoie să fac troc și-mi ofer o pirogă nouă cu câțiva dolari.

Ne spunem adio... până la următoarea întâlnire. După ce camarazii mei pleacă spre aeroport, eu pornesc pe Rio Japurá într-o „croazieră” de 600 km care, dacă totul merge bine, mă va duce până la frontiera columbiană. Fluviul trece pe lângă două rezervații, cea a indienilor mamirada și cea a indienilor japurá, dar, din fericire, nu le traversează. Cel puțin în privința asta stau liniștit.

Aici, nici urmă de mlaștină. Rio Japurá, cu apele-i negre, are un curent care mă frânează permanent, dar am satisfacția de a înainta, chiar lent, pe un „drum” lat și degajat. Desigur, n-au

dispărut nici furtunile, nici răbufnirile vântului care stârnesc adevărate vijelii. Le aștept să treacă refugiindu-mă pe mal, în pădure. Apoi, după ce totul redevine calm, îmi împing piroga în apă, sar la bord și reîncep să vâslesc.

Un șarpe *bushmaster* de temut se lovește de ambarcațiunea mea și se îndepărtează. Soarele face să scânteieze apele întunecate ale fluviului ca un scut enorm de bronz... De fiecare parte a acestei imense artere lichide, plămânii planetei respiră maiestuos... Oră de oră, minut de minut, indiferent de încercări, indiferent de dificultăți, mă minunez întruna în fața spectacolului naturii formidabile care mă înconjoară. Și care, treptat, m-a acceptat, m-a primit... aproape că-mi vine să spun „m-a protejat”, chiar dacă nu s-a arătat întotdeauna tandră. Dar ăsta e felul ei de a fi. Trebuie s-o iei așa cum e sau s-o lași în pace.

Navighez între violență, splendoare și legende.

Sunt foarte multe care circulă pe Amazon... Indienii vorbesc astfel de „furnicile de foc”, care formează o sferă ca să se rostogolească pe apă. Când se lovește de un obstacol, sfera face explozie și furnicile atacă...

Minusculii somni paraziți nu sunt însă o legendă. Am avut ocazia să-i văd când am studiat fauna și flora amazoniene în vederea acestei expediții. Dacă urinezi în apă, ei merg pe jet și, ajutându-se de botul lung și ascuțit, intră în uretră și se fixează desfăcând niște mici cârlige. Acolo, în căldura corpului omenesc, își depun ouăle. Durerea provocată este, se pare, atroce și sunt convins de asta. Doar o intervenție chirurgicală te poate scăpa de ei.

Nu vreau să mă expun unor riscuri inutile pe apă, așa că fac asemenea cicliștilor în timpul cursei: mă ușurez în șort.

Când mă scald sau când întind o plasă de pescuit, dacă mi se întâmplă să merg cu picioarele goale pe lângă mal, mai degrabă răscolesc nisipul și noroiul cu picioarele decât să le ridic. Asta mă ferește să calc pe o pisică-de-apă-dulce sau pe un țipar electric, care stau în mod obișnuit în nămolul de acolo.

De la Rio Negro, am început să vânez caimani.

Să precizez imediat că nu mă distrez agasând monștri de 5-6 m: obiectivul este să mă hrănesc eu, nu să mă înfulece ei pe mine la cină. Or, vânătoarea de caimani se practică noaptea. Ca să ghicești mărimea unui saurian căruia nu-i distingi decât privirea, există o șmecherie foarte simplă: îi măsori cu aproximație distanța dintre ochi. În mod logic, cu cât distanța aceasta este mai scurtă, cu atât animalul e mai mic.

Înaintez fără zgomot cu piroga până în mijlocul râului. Ca să atrag caimanii, imit încetișor strigătul lor (da, caimanii „vorbesc”!). De când îl tot aud răsunând în noapte, am învățat să-l imit. E un strigăt scurt și răgușit, amintind puțin de cel al cormoranului.

Hguoaa! Hguoaa!

Iar ei răspund... Hguoaa! Hguoaa! Și se apropie. Când sunt foarte aproape, ridică ușor capul. Atunci, în lumina lanternei frontale, văd lucind zeci de perechi de ochi galbeni și proeminenți la suprafața apei. Mă apropii încet până ajung în mijlocul acelei mulțimi de priviri stranii ale căror corpuri nu le văd... Caimanii se opresc în loc. Cel de colo e prea mare, să-i dau pace... Celălalt ar fi potrivit.

Îmi opresc respirația și-mi proiectez brațul înainte, cu un gest energic, ca să-l prind pe cel ales din spatele bazei craniului. Dacă am vreo îndoială în privința mărimii, folosesc tridentul și-

l lovesc drept în față, ca „să-i închid pliscul” cât mai repede posibil. E o răutate, dar e singura metodă.

După ce animalul ajunge în piroga mea, îi dau lovitura de grație cu cuțitul în spatele capului.

La caiman, doar partea în formă de romb situată între baza spatelui și mijlocul cozii este comestibilă. Restul trebuie din păcate aruncat. Un animal prea mare, pe lângă că ar fi periculos de atacat, ar furniza provizii de carne inutile, care s-ar strica în junglă, unde totul putrezește foarte repede. În plus, carnea caimanilor adulți este tare, pe când a celor mici e fragedă și gustoasă.

Întâlnesc caimani și în timpul zilei. Deoarece nicio ființă omenească nu locuiește în această regiune, saurienii nu se feresc de mine. Jocul meu preferat constă în a mă apropia de malurile fluviului, unde se deplasează în general în apa puțin adâncă, a-i aștepta să vină să mă privească de aproape... și a-i altoi zdravăn cu pagaia în cap.

Știu: e o prostie și o răutate. Dar distracțiile sunt rare...

În seara asta, am vâslit mai mult decât de obicei. E noapte deja când leg piroga la mal și-mi instalez tabăra foarte aproape de râu. Din cauza întunericului, nu disting bine partea de sus a copacilor de care îmi leg hamacul. La lumina zilei, aș fi reperat în mod sigur pe unul dintre ei, la câțiva metri deasupra „cortului” meu, umflătura caracteristică a unui cuib enorm de furnici roșii.

Așa cum fac în fiecare seară ca să dorm mai confortabil, îmi clătesc sudoarea de pe corp și îmbrac haine uscate și lungi. Totul durează doar câteva minute. E de ajuns ca să se producă inevitabilul...

Când mă strecor în hamac, întâi nu bag de seamă nimic, din cauza pantalonilor și a mânecilor lungi... Apoi, brusc, urlu.

Îmi mișună pe față, pe tot corpul!

Sunt milioane.

Sar și mă agit într-un reflex de panică. Strivesc câteva cu această mișcare. Furioase, celelalte atacă. Îmi intră în nas, în ochi, în gură... Scuip și-mi frec fața. Degeaba, nu pot să scap de ele. Cu cât frec mai mult, cu atât mă arde mai tare. Simt că înnebunesc...

Noroc că mă aflu foarte aproape de râu. Sar din hamac și mă arunc îmbrăcat în apă, unde mă stropesc și mă spăl la nesfârșit, până scap de acele mii de gângănii. Apoi, fac la fel cu hainele și cu hamacul, pe care îl cufund în apă și-l clătesc de câteva ori înainte de a fi utilizabil. La sfârșit, trebuie să-mi găsesc alt loc unde să mă reinstalez.

Aceste diferite operații, făcute la lumina lanternei frontale, îmi iau practic toată noaptea. Epuizat, în cele din urmă adorm buștean, ca să fiu trezit după două ore de lumina zilei.

Înainte de plecare, îmi dau tot corpul și fața cu săpunul de argilă din rucsac, ca să calmez arsurile miilor de mici înțepături. Se va usca pe drum, la soare. Argila are un efect calmant și nutritiv asupra pielii. Până diseară ar trebui să mă simt mai bine...

Zilele se înșiră una după alta, între pescuit și furtuni. Întâlnesc bananieri, ale căror fructe îmi permit să-mi îmbogățesc regimul alimentar. Corpul și fața îmi sunt rând pe rând arse de soare și răcorite de ploaie. Pe tălpi și pe palme, bășicile au lăsat locul unui strat cornos...

Înainte de plecare – ce mult e de-atunci! – calculasem că voi petrece patru luni în junglă. Mi-au trebuit doar puțin mai mult de trei ca s-o traversez. Acum fac parte din ea. Simțurile, fără să fie la fel de dezvoltate ca ale unui animal, mi s-au ascuțit în așa măsură, încât am devenit o adevărată mașină de supraviețuire.

De câte milioane de ori am băgat pagaia în apă ca să înaintez ca un melc, luptând cu un fluviu care mă respinge din toate puterile? Înaintarea e atât de lentă, încât am uneori impresia că stau pe loc. Totuși, mă apropii treptat de frontiera columbiană...

Într-o dimineață, apele negre ale fluviului Japurá pălesc și devin aproape albe. Știu ce înseamnă asta: e felul ciudat în care fluviul marchează singur separația dintre Brazilia și Columbia.

Deodată, după un cot, exact la 108 zile de când am părăsit Macapá, descopăr primul post de frontieră.

Locul poartă numele Vila (cu un singur „l”) Bittencourt și, în pofida acestei denumiri rafinate, nu seamănă deloc cu o stațiune de vacanță. Vila Bittencourt este doar o cazarmă mare, populată de soldați brazilieni. Pierdute în pustietate, deservite de un mic aeroport exclusiv militar, câteva barăci plate cu acoperiș din tablă înfierbântată de soare așteaptă de o veșnicie și, se pare, la nesfârșit o invazie care nu se va produce niciodată. Este *Deșertul tătarilor* în versiune tropicală.

Acești soldați uitați mă privesc cum mă apropii de ei cu o curiozitate care o depășește chiar și pe cea a indianului negustor de pirogi. Dar cu o bunăvoință foarte relativă. Prin tufișul de păr negru care îmi acoperă jumătate de față, le adresez zâmbetul meu cel mai cordial, dar nu se lasă îmbunați chiar atât de ușor. Condus în biroul locotenentului care comandă garnizoana, îi explic în linii mari și într-o portugheză aproximativă ce caut acolo, de unde vin, unde mă duc și de ce

fac asta (e punctul cel mai greu de justificat). Entuziasmul lui e moderat, dar e sensibil la trecutul meu militar. Care ne apropie, într-un fel. Își declară cu căldură admirația față de ceea ce am realizat. Totuși, când îl anunț că intenționez să-mi continui drumul prin Columbia, mă sfătuiește în mod categoric să n-o fac.

Autoritățile columbiene fiind singurele în drept să-mi refuze accesul pe teritoriul lor, interlocutorul meu nu poate decât să încerce să mă descurajeze, avertizându-mă că-mi risc viața dacă merg mai departe. Ceea ce bănuiam deja. Îmi propune un loc la bordul următorului avion, care mă va duce la Manaus sau în alt oraș, undeva, în estul țării.

Această perspectivă mă face să mă înfior de oroare. Dacă s-ar transforma în realitate, aș fi făcut tot ce-am făcut, aș fi trecut prin tot ce-am trecut, aș fi suferit tot ce-am suferit... degeaba!

Văzând că îndemnul său nu mă prea entuziasmează, locotenentul îmi propune să rămân acolo cât să mă odihnesc și să reflectez la propunerea lui.

De reflectat, reflectasem. Dar accept cu plăcere salteaua pe care mi-o oferă într-un colț de baracă. Înfometat, împart masa obișnuită cu soldații și rația mi se pare aproape bună. Timp de două zile, mă învârt prin acea garnizoană sinistră, murdară și sufocantă, unde toți par mereu beți. Am văzut multe locuri din astea, uitate de Dumnezeu, unde alcoolul este singura distracție...

În timp ce-mi recapăt forțele, mă gândesc cum să părăsesc acel loc cât mai discret. În cele din urmă, îl aleg pe cel mai simplu, care constă în a-i aduce la cunoștință locotenentului hotărârea mea. Acceptă fără probleme și chiar îmi dă puțin orez pentru drum.

Voi păstra o amintire plăcută despre acel militar pierdut în adâncul junglei, care, undeva, în drumul meu, m-a luat pentru scurt timp sub aripa lui protectoare...

Într-un fel, el întruchipează sfârșitul unei etape și începutul alteia. Am ajuns să îndrăgesc jungla și sunt convins că a ajuns și ea să mă îndrăgească. Ieri-seară mi-am făcut timp să scriu în carnețel că o regretam deja. Bineînțeles, Columbia înseamnă tot junglă și râuri, plus că ținutul e mai muntos. Știu însă că, începând de acum, mă pasc pericole foarte omenești: traficanți de stupefiante, soldați din armata regulată și din forțele speciale americane... Când încep să vâslesc în apele columbiene, nu pot să scap de senzația puțin cam tristă de a fi părăsit pentru totdeauna grădina Edenului...

În Columbia, Rio Japurá își schimbă numele și devine Rio Caquetá. Lăsând deoparte culoarea mai deschisă, este la fel de lat, la fel de puternic. Și, bineînțeles, înaintez tot contra curentului.

Peisajul se schimbă treptat și devine mai vălurit. Aceste diferențe de nivel au drept consecință inevitabilă crearea unor porțiuni vijelioase. Le întâlnesc pe primele la o zi după trecerea frontierei, în dreptul unui sat numit La Pedrera.

Acestea nu sunt singurele obstacole. La Pedrera este o garnizoană militară columbiană, întărită de o prezență polițienească considerabilă. Încep necazurile...

Armata a instalat un post de observație pe malurile fluviului Caquetá și nu-i scapă nicio mișcare de pe cuprinsul lui. Nici măcar aceea, neînsemnată totuși, a unui om singur într-o pirogă.

Ajung încă o dată în niște barăci jegoase, unde le explic unor militari nu prea amabili ce caut acolo. Le arăt pe hartă drumul pe care l-am străbătut și îi anunț că intenționez să traversez Columbia până la frontiera cu Ecuadorul.

Reacția lor nu mă surprinde foarte mult.

— Nici vorbă! îmi zice un galonat mustăcios, care transpiră în uniforma lui. Pe fluviu n-ai nicio șansă: există șapte porțiuni rapide și cu vâltori între locul ăsta și frontiera cu Ecuadorul.

— Știu. Am prevăzut să le ocolesc prin pădure.

— Atunci ești un om mort! adaugă ofițerul. De-a lungul întregului fluviu există câmpuri de maci supravegheate de o adevărată armată la ordinele traficanților de stupefiante. Dacă pui un picior pe teritoriul lor, o să te împuște fără somație. Chiar și noi evităm să ne aventurăm în locurile alea...

Ca să fie acoperit, sună la cartierul general, care îmi refuză categoric dreptul de trecere.

De data asta nu-mi petrec noaptea într-o baracă militară, ci într-un comisariat, în mijlocul polițiștilor. Intru în vorbă cu o auxiliară, care îmi spune că tatăl ei locuiește la 200 km în amonte, unde lucrează pentru o societate europeană de cercetare a plantelor medicinale. Ne-am simpatizat și până la urmă ea îmi scrie o scurtă scrisoare de introducere pentru tatăl ei. A doua zi dimineață, înarmat cu acest document, le aduc la cunoștință autorităților militare că renunț la planul inițial și că vreau doar să-i fac o vizită de curtoazie tatălui tinerei respective. Interlocutorii mei sunt convinși că lecția din ajun și-a arătat roadele și că acum, conștient de situație, judec cum se cuvine. Totul pare atât de evident, încât nici nu e nevoie să le promit că voi face cale-ntoarsă la sfârșitul vizitei.

Mă lasă să plec.

Când a scris epistola către tatăl ei, polițista și-a luat măsuri de precauție pentru cazul în care documentul ar ajunge să fie citit de traficanții de narcotice: a evitat cu grijă să-și menționeze numele de familie, să facă și cea mai mică aluzie la meseria ei și cu atât mai mult la locul unde a fost scrisă. Traficanții de stupefiante știu că La Pedrera este o garnizoană militaro-polițienească. Dacă ar citi documentul, ar fi convinși că lucrez pentru autorități și m-ar împușca pe loc.

În momentul în care părăsesc La Pedrera, cineva care cunoaște bine fluviul îmi spune:

— Mike, n-ar fi realist să spun că n-ai să întâmpini obstacole. Sper doar că le vei considera mărunte...

Dau curând peste porțiunile vijelioase anunțate. Din prudență și ca să nu fiu nevoit să-mi abandonez piroga, nu le ocolesc prin pădure. Dar, deoarece mi-e imposibil să folosesc pagaia contra curentului prea violent, îl înfrunt mergând prin apă, lângă mal, trăgând piroga după mine.

Ca să fiu mai liber în mișcări, las tot materialul la bord. Dar, brusc, lovindu-se de o stâncă al cărei vârf ajunge până la suprafața apei, piroga se răstoarnă și rucsacul îmi cade în apă. Îl văd cum se îndepărtează cu repeziciune, dus de curentul furios. Împing din toate puterile piroga pe mal (îndeajuns de departe ca să nu mi-o ia apa din nou) și mă arunc în urmărirea rucsacului. Îl văd plutind, lovindu-se de stânci, dispărând într-o adâncitură și apărând iar într-un vârtej de apă. În acele vâltori, eu însumi am impresia că sunt un sac, o buturugă... în orice caz, ceva neînsuflețit, aflat în întregime la discreția fluviului, care mă aruncă de la o stâncă la alta.

În general, se recomandă să alergi pe uscat ca să recuperezi un obiect luat de șuvoaie. Dar, având în vedere desimea pădurii,

mi s-a părut că voi avea șanse mai mari înotând.

Reușesc în cele din urmă să prind rucsacul. Mi-a trebuit o oră încheiată. Pierd alte două ca să ajung la pirogă.

Epuizat, pornesc din nou la drum, după ce mi-am pus rucsacul în spinare ca să nu mai risc să-l pierd. Chiar goală, piroga cântărește vreo sută de kilograme, ceea ce o face imposibil de ridicat: sunt obligat să ocolesc stâncile sau trunchiurile de copaci. Între fundul stâncos, unde îmi sucesc gleznele, și șuvoaiele furioase care îmi biciuie corpul în permanență, înaintarea e istovitoare. Aceste porțiuni vijelioase nu au mai mult de 800 m în medie, dar eu pierd ca să le străbat ore, zile întregi...

Între două astfel de porțiuni, urc din nou în pirogă. Deoarece mi-am fixat ca obiectiv 30 km pe zi și îmi interzic să mă opresc înainte să-i fac, merg zilnic 20 de ore și dorm patru.

Regiunea în mijlocul căreia mă aflu acum este ceea ce se numește o *free zone*, o „zonă liberă” din care cea mai mare parte o constituie o rezervație a indienilor miriti paraná (am dreptul s-o traversez, pentru că nu mă mai lovesc de interdicțiile braziliene). Sintagma *free zone* înseamnă că acel pământ nu aparține nimănui, că este în afara oricărei jurisdicții. În principiu, oricine s-ar putea instala acolo, doar să vrea. Dar numai indienii se adaptează la aceste regiuni nesănătoase și, teoretic, nelocuibile...

Tocmai zăresc doi în piroga lor, pescuind pe Rio Caquetá. „Amerindieni” am mai întâlnit de câteva ori de la începutul expediției, dar au zbughit-o întotdeauna când au văzut omul alb care sunt. N-am de ce să-i condamn.

Aceștia însă, lucru extraordinar, vin spre mine. Am la început un scurt moment de îngrijorare...

În urmă cu trei ani, în Perú, pe când coboram Amazonul înot, indienii pe care i-am întâlnit numai prietenoși nu erau... Mergând pe jos, aș fi fost un om ca oricare altul. Dar, când au văzut că mă ivesc din apă, oamenii din acel trib de pescari m-au luat în mod vădit drept un fel de demon. S-au aruncat asupra mea și m-au făcut prizonier fără menajamente. După gesturile și atitudinea lor, ostilă și totodată temătoare, dar și mulțumită celor câteva cuvinte din limba lor pe care le cunoșteam, am înțeles repede că mă considerau un duh malefic ieșit din fluviu ca să le ucid copiii, pentru ca apoi să mă întorc în apă. Am devenit brusc vinovat pentru toate morțile, toate suferințele satului! Intențiile lor în privința mea au fost curând cât se poate de clare: aveau să-mi ia viața ca să scape de blestemul pe care îl întruchipam.

Mi-au luat echipamentul și au început să se joace cu el. Am observat că unul dintre ei a pornit fără să vrea baliza Argos și semnalul ei SOS. Poate că tocmai m-a salvat fără să știe. În orice caz, m-am rugat să fie așa.

În timp ce viitorii mei călăi mă târau prin junglă ca să mă ducă la șeful lor, eu vorbeam întruna ca să câștig timp. Am încercat să-i sperii avertizându-i solemn că elicopterele armatei vor veni în ajutorul meu. Evident, nu știam nimic în acest sens. De altfel, n-au părut impresionați...

Am tot mers ore în șir. Aproape ajunseserăm în sat când – minune! – elicopterele au apărut deodată, survolând jungla și ghidându-se după semnalul balizei mele. Înspăimântați, indienii mi-au dat drumul imediat, înapoindu-mi tot materialul. Fără să pierd un minut, am luat-o la fugă în direcția fluviului...

având grijă să opresc baliza: mă aflam într-o zonă în care îmi era interzis categoric să intru și riscam necazuri mari, de ordin administrativ de data asta, dacă militarii puneau mâna pe mine. Când am ajuns pe malul fluviului, m-am aruncat în apă și m-am ascuns în vegetație pentru ca „salvatorii” mei să nu mă repereze. Înotam când elicopterele se îndepărtau și mă ascundeam din nou când dădeau iar roată pe deasupra mea...

Joaca de-a v-ați ascunselea a durat patru zile. Apoi, crezând că mă lăsaseră în pace, i-am trimis un mesaj lui Cathy ca să-i spun că totul era în regulă. Și exact în acel moment militarii au dat buzna peste mine, în mijlocul fluviului: după insuccesul elicopterelor, trimiseseră vedete rapide în căutarea mea.

Mă aflam tot în zona interzisă. După ce am fost dus cu forța la baza cea mai apropiată, am fost anunțat că un elicopter urma să vină după mine ca să mă ducă la Lima, de unde aveam să fiu expulzat din Perú cu primul avion. Până atunci, militarii cereau plata imediată a unei sume de 10.000 de dolari pentru a acoperi cheltuielile implicate de căutările lor. Evident, n-aveam acei bani. Reacție logică: am fost ținut ostatic până când cineva avea să plătească „răscumpărarea”.

Era o situație fără ieșire. Știam că nimeni nu va plăti. Și atunci, am profitat de întuneric ca să evadez din cazarmă și să dispar în junglă. Mergând doar noaptea, am reușit să scap de urmăritori și să trec frontiera braziliană... Aveam tot interesul să nu mai pun prea curând piciorul în Perú!

Am aflat mai târziu că semnalul balizei mele Argos declanșate de indieni fusese recepționat de satelit, apoi transmis în mod automat la centrul de prelucrare a datelor de la Toulouse, în Franța, care îi expediase un e-mail lui Cathy. Aceasta îl alertase imediat pe prietenul meu Alberto Javielo de

la Lima. El organizase expediția de salvare împreună cu militarii peruvieni.

Care totuși îmi salvaseră viața.

Fețele zâmbitoare ale celor doi indieni mă liniștesc foarte repede în privința intențiilor lor. Sunt indieni miriti paraná, prin rezervația cărora tocmai trec acum. Prin vorbe și multe gesturi, mă invită să-i urmez până în satul lor. Acolo, tot tribul mă primește cu o curiozitate cât se poate de firească, dar mai ales cu o mare amabilitate. Cei mai mulți dintre ei nu au mai văzut niciodată un om alb. Sunt ființe pure, protejate dintotdeauna de relele „civilizației". Pentru cât timp?

Mă invită la masa lor, care prilejuiește (în onoarea mea?) dansuri ritmate de percuții obsedante. Bărbații, cu o pânză legată peste coapse sau în șort, sunt așezați în jurul focului; femeile, cu o simplă pânză legată în jurul bazinului, stau în spate. Toți poartă machiaje de sărbătoare sau de ceremonie, pe bază de argilă roșie uscată sau de coloranți naturali furnizați de pădure. Fumează o iarbă locală, plăcută și mai degrabă inofensivă...

Indienii miriti paraná îmi fac o onoare pe care o apreciez la justa ei valoare invitându-mă să dorm în una dintre colibele lor comune, pe care le numesc *maloccos*. Aceste construcții mari din lemn acoperite cu paie adăpostesc hamacuri în care se culcă unul, doi, trei sau mai mulți... cupluri sau familii întregi, în funcție de mărimea hamacului. De la pățaniile mele de acum trei ani, sunt reticent la ideea de a dormi la indieni. Nu se știe niciodată ce gânduri pot să aibă. Din principiu (și din experiență), mă feresc. Dar, de data asta, văzând generozitatea și inocența evidente ale gazdelor, accept...

Înainte de plecare, îmi fac un dar inestimabil: o piatră prețioasă (pentru ei) care, datorită formei și aspectului ei translucid, poartă frumosul nume de „lacrimă de lună”. Indienii miriti paraná cred că fluviile și râurile, cărora nu le-au văzut niciodată izvorul, s-au născut din lacrimile lunii, care plânge întruna pentru că trebuie să se retragă din fața soarelui. De aceea, râurile nu vor seca niciodată. Această bijuterie reprezintă tot ce decurge de aici: hrana (pescuitul), transporturile (se deplasează doar cu piroga)... viața. Mult după sfârșitul călătoriei mele, în amintirea acelor oameni care m-au împăcat cu oamenii, voi purta în continuare această „lacrimă” la gât.

La nouă zile de când am părăsit La Pedrera, ajung în sfârșit la tatăl polițistei, un uriaș bărbos și jovial, care mă primește cu atât mai călduros cu cât sunt recomandat de fiica lui. Îl cheamă Luis Angel Trotian și lucrează pentru o firmă olandeză, Trop and Boss. Pe micul lui domeniu, cultivă ierburi și plante medicinale pe care le descoperă în pădure sau pe malul fluviului. E bine plătit de angajatori și, văzută din exterior, existența lui pare oarecum paradiziacă.

Tot conversând cu el, aflu că acel paradis este doar o insuliță situată în mijlocul infernului.

Traficanții de stupefiante, care, în ciuda forțelor guvernamentale, sunt stăpâni peste aproape întreaga țară, nu agreează ideea ca indienii să cultive altceva decât mac. Cei care riscă suportă în mod regulat presiuni la care – dacă vor să rămână în viață – se grăbesc să cedeze. De altfel, îmi explică Luis Angel, asta și vor în general. Întâi, deoarece cultura de mac este infinit mai lucrativă decât toate celelalte, apoi, fiindcă

propaganda traficanților de stupefiante i-a convins aproape pe toți că armata și poliția sunt adevărații lor dușmani.

Țara trăiește sub regimul unui echilibru fragil de forțe, al cărui final e greu de întrezărit. Așa-numiții *guerreros* care luptă împotriva guvernului s-au aliat cu traficanții de stupefiante, care le furnizează arme în schimbul protejării culturilor lor. Acest „schimb de servicii" este satisfăcător pentru carteluri, dar le costă adevărate averi. De aceea, traficații de stupefiante visează să-și vadă comerțul devenind legal, din motive „practice" și economice evidente. Guvernul columbian, sătul să-și vadă soldații uciși într-un război fără sfârșit cu cartelurile și cu *guerreros*, ar vrea și el să legalizeze producerea și vânzarea cocainei. Ar rezulta o scădere puternică a prețurilor și, pentru autoritățile columbiene, economii considerabile în oameni și arme. Dar această legalizare ar duce la o creștere a producției și a vânzării. De aceea, guvernul SUA se opune cu fermitate și preferă să furnizeze Columbiei un ajutor logistic și militar în lupta ei armată.

Soldații americani, îmi spune Luis Angel, se deplasează în principal pe râuri, la bordul unor vedete rapide și puternic înarmate. Puternici, dar nu foarte isteți, nu îndrăznesc să-și părăsească ambarcațiunile, cu atât mai puțin să pună piciorul în junglă. Pentru ei, acel teritoriu ostil, necunoscut și foarte complicat, populat de mercenari care dispun de armament high-tech și cunosc terenul ca pe propriul buzunar, este un potențial Vietnam. Nu poți să ataci ursul în bârlogul lui.

Regret din ce în ce mai mult jungla amazoniană...

Luis Angel îmi oferă cu generozitate masă și casă, aceasta constând într-un hamac agățat în cabana lui de lemn, pe malul apei.

Petrec două zile plăcute, prinzând puteri... și îngrijindu-mi picioarele, care au ajuns pur și simplu carne vie de la frecarea cu lemnul, în atâtea zile petrecute în pirogă.

Destinul mi l-a scos în cale pe Luis Angel Trotian. Descopăr, pe lângă toate calitățile sale umane, un personaj complex, pasionant și chiar... influent. El furnizează plante medicinale spitalului din Araracuara, singurul din regiune, situat la vreo sută de kilometri în amonte, pe Rio Caquetá, tot în *free zone*. Acolo vin să se trateze indienii miriti paraná în caz de malarie sau de alte infecții grave. Araracuara este stăpânit de *guerreros*, adică de traficanții de stupefiante, care mitraliază fără somație orice avion ce încearcă să aterizeze pe micul aeroport al satului. Grație bunelor relații pe care le întreține cu toată lumea, Luis Angel asigură o anumită armonie în această regiune al cărei patriarh, șef al diplomației și judecător de pace s-ar putea spune că este. Și, uneori, și medic, pentru că i se mai întâmplă să-i trateze el însuși pe indienii care vin la el.

Și eu voi avea nevoie de serviciile lui. Nu ca să mă trateze, ci ca să mă ajute să rămân în viață pentru a-mi continua drumul.

Intenționez să continui de-aici să vâslesc până la La Tagua, la aproximativ 400 km în amonte pe fluviu. Acolo voi părăsi Caquetá (care m-ar îndepărta prea mult de la traseu) și voi merge pe jos pe un drumeag – singurul din acea regiune – care coboară spre sud până la Puerto Leguizamo, pe râul Putumayo. Acesta curge câteva zeci de kilometri pe lângă frontiera peruviană, apoi pe lângă cea ecuadoriană. Cursul lui, nu foarte îndepărtat de Ecuator, se îndreaptă mai mult sau mai puțin spre muntele Cayambe, înalt de 5.790 m, situat exact pe linia care împarte globul în două. Va fi prima mea provocare de alpinist...

Dar încă n-am ajuns acolo.

Următoarea mea etapă este La Tagua. Acolo voi fi în siguranță: orășelul și regiunea din jur sunt în întregime controlate de militarii columbieni și de aliații lor americani.

Totul e să ajung până acolo viu. Luis Angel îmi confirmă ceea ce mi-au spus deja militarii din La Pedrera: traficanții de stupefiante mă vor ucide fără ezitare dacă mă surprind pe teritoriul *lor*.

Singurul drum posibil este cel pe care l-am ales: râul. Cu condiția să găsesc modalitatea de a putea naviga pe el fără să fiu ucis.

Luând problemele în ordinea lor, Luis Angel încearcă întâi să mă ajute să ajung până în următorul sat din amonte, Araracuara.

Ajutorul se numește Martha.

Martha Yoner este infirmieră la spitalul din Araracuara. Ea acordă îngrijiri și face servicii tuturor, fără considerații politice, ceea ce îi permite și ei să fie în relații bune cu toată lumea. Martha, care tocmai e în trecere pe la Luis Angel, acceptă să-mi scrie un fel de „permis de liberă trecere” pentru cazul în care aș fi interceptat de *guerreros*: o scrisoare în care arată că sunt unul dintre prietenii ei și că îi voi face o vizită.

— Voi ajunge înapoi la spitalul din Araracuara peste trei zile, îmi zice ea. Dacă sosești cumva înaintea mea, soțul meu, Alexandro, te va primi și se va ocupa de tine.

Mă despart de Luis Angel, după ce ne urăm reciproc noroc – mă întreb care dintre noi doi va avea mai multă nevoie de el. Nu-l voi uita pe acest om uimitor, generos... excepțional din toate punctele de vedere.

Guerreros, așa cum mă avertizase Luis Angel, au interzis circulația nocturnă, adică după ora 18, pe Rio Caquetá. Trec peste interdicție și vâslesc zi și noapte, la lumina lunii, ascunzându-mă, la cel mai mic zgomot de motor, între rădăcinile groase ale unor arbori scufundați de la malul fluviului.

La trei zile după despărțirea de Luis Angel, ajung la Araracuara. Martha mi-a luat-o înainte grație pirogii mari cu motor a spitalului și funcției sale de infirmieră, care îi dă dreptul să circule liber pe râu. Poate a trecut pe lângă mine, dar Caquetá este atât de lat, încât n-am văzut-o.

La Araracuara, legăturile telefonice sunt întrerupte și Alexandro Yoner îmi cere permisiunea să folosească telefonul meu prin satelit ca să-și sune angajatorii. Ca și Luis Angel, Alexandro lucrează tot pentru Trop and Boss. Cele două bărci cu motor de serviciu pe care le folosea ca să caute plante medicinale au fost rechiziționate de *guerreros* pentru patrulele lor de pe râu. Cu cuțitul la gât, Alexandro a trebuit să cedeze. Cu ajutorul telefonului meu, le face angajatorilor lui un raport asupra situației și îi sfătuiește să nu mai trimită material: *guerreros* își însușesc tot echipamentul pe care îl primește și munca lui devine imposibilă. Sătul, Alexandro e din ce în ce mai tentat să părăsească țara. Dar o va face mai târziu: niciun avion nu poate să decoleze de la Araracuara...

Eu mai am de urcat 300 km pe fluviu până la La Tagua. De data asta, distanța e prea mare ca să sper că voi trece neobservat de *guerreros*. Există o singură soluție: să obțin de la ei un drept de trecere.

Serviciu contra serviciu, îi cer lui Alexandro să-mi mijlocească o întâlnire cu șeful local al acelor *guerreros*. Jaful

repetat creează inevitabil niște relații...

Alexandro se duce la primarul din Araracuara și-i aduce la cunoștință cererea mea. Primarul, care, ca toată lumea de acolo, se supune ordinelor traficanților de stupefiante, transmite în mod respectuos mesajul. Întâlnirea este stabilită pentru a doua zi seara...

Dacă m-aș fi așteptat să fiu dus legat la ochi într-o tabără secretă, ascunsă în plină junglă sau în creierii munților, aș fi fost dezamăgit. *Guerreros* nu se ascund în pădure ca maquisarzii, ci se mișcă la lumina zilei ca o armată „oficială". O armată care ocupă terenul după ce a alungat dușmanul – în cazul de față, forțele columbiene. Coboară în mod regulat pe fluviu din tabăra lor ca să vină la Araracuara să se aprovizioneze cu alimente.

În seara asta e sărbătoare în sat. Au fost sacrificate două vite și s-a făcut un foc de tabără... *Guerreros* trebuie să vină să se întâlnească cu mine în mijlocul serbării publice.

În timp ce traversez Araracuara alături de primar ca să merg la întâlnire, populația mă privește cu insistență, așa cum e privit străinul dintr-un western. Un străin despre care nimeni nu știe încă dacă va fi condamnat la moarte.

Atmosfera e apăsătoare. Dacă aș zice că nu mă simt în largul meu ar fi un eufemism...

Și nu din partea primarului ar trebui să mă aștept la vreo încurajare. Are grijă să păstreze distanța și mai ales să nu se arate prietenos cu mine. Așteaptă în mod vădit – și curajos – să vadă care va fi atitudinea șefului *guerrero* față de mine, ca să-l imite.

Sper din tot sufletul că voi reuși să mă înțeleg cu *guerreros*, căci, orice s-ar întâmpla, după tot drumul parcurs, nici nu se

pune problema să mă întorc.

Dar partida e departe de a fi câștigată. Am intenția să cer un drept de trecere până la La Tagua și viitorii mei interlocutori știu foarte bine că acea regiune – în care au loc în acest moment lupte violente – e în stăpânirea militarilor columbieni și americani. De aici și până la a crede că sunt spion în solda lor e doar un pas. Și, dacă îl vor face, voi muri. Simplu ca bună ziua.

Deodată, chiar înainte de ora prevăzută pentru întâlnire, un bărbat se apropie de primar și-i șoptește ceva la ureche. Primarul se întoarce apoi spre mine și mă anunță că *guerreros* au fost bombardați de dușman; în consecință, întâlnirea este amânată pentru a doua zi.

Răsuflu ușurat, dar e doar o amânare.

Voi petrece așadar încă o zi la Araracuara.

Profitând de acest răgaz neașteptat, o sun pe Cathy și-i vorbesc despre întâlnirea de a doua zi.

— Te voi suna imediat după, îi zic. Dacă n-o fac, înseamnă că șeful n-a avut încredere în mine... și că m-a tratat ca pe toți cei în care n-are încredere...

Prea agitat ca să dorm, mă învârt puțin în jurul serbării. Bag de seamă că sunt privit pe ascuns, că mi se spionează mișcările, că sunt observați oamenii cu care vorbesc... M-am mai aflat în acest gen de situație, așa că știu ce înseamnă...

Ca și cum toți locuitorii din regiune s-ar fi reunit brusc în chat pe internet, informațiile despre mine se răspândesc în tot satul și ajung la *guerreros* în mai puțin de o oră. Aceștia află că tocmai am traversat jungla amazoniană, că am pornit să fac ocolul lumii și că nu doresc decât un singur lucru: să-mi continui drumul și să părăsesc țara cât mai repede posibil, ca să ajung în Ecuador. Câțiva necunoscuți se apropie de mine. Scot

paginile pe care o revistă elvețiană, *L'Illustré*, le-a consacrat primei părți a periplului meu și pe care am avut buna idee să le cer echipei mele. Le arăt fotografiile (cele făcute de Sebastian Devenish). Toți pot să constate că am același rucsac, aceeași cămașă cu aceeași marcă, aceeași barbă... sunt chiar eu. Sunt așadar într-adevăr cel care pretind că sunt. Chiar am realizat ceea ce afirm că am realizat... Strigătele de entuziasm urmează curând ostilității tăcute. Am devenit erou...

Acel articol și ilustrațiile lui mi-au salvat viața.

Presa nu va fi niciodată lăudată îndeajuns...

Șeful temuților *guerreros* îmi dă de știre foarte repede că a dat ordin tuturor oamenilor săi, între Araracuara și La Tagua, să mă lase să trec și chiar, dacă e cazul, să mă ajute în măsura posibilului.

Cu o mică observație totuși: dacă pun cumva piciorul pe uscat, mă vor doborî fără multă vorbă.

Nu poți să ai totul...

La ieșirea din Araracuara începe un canion îngust, un *angusturo*, ale cărui porțiuni vijelioase și stânci funeste au adus moartea – făcându-i să piardă controlul ambarcațiunii – multora dintre cei care s-au aventurat pe acolo. Eu nu risc nimic în această privință, deoarece e imposibil să iei pieptiș puhoaiele vâslind cu pagaia. Am așadar intenția să le ocolesc pe uscat.

Dar *guerreros* văd altfel lucrurile. Fără să-mi ceară părerea – oricum, nici nu mi-ar trece prin minte să-i supăr –, îmi dau instrucțiuni să mă deplasez în pirogă până unde încep porțiunile vijelioase și să-i aștept acolo, căci vor veni și ei a doua zi.

Mă duc, îmi instalez acolo tabăra pentru noapte... Sosesc și ei la ora stabilită într-o ambarcațiune mare motorizată, în care îmi încarcă barca pneumatică (cea pe care Martin mi-a adus-o la Balbina) și rucsacul, apoi mă urcă și pe mine la bord. Piroga mea, prea mare, rămâne pe loc. Motoarele diesel duduie. Atacăm puhoaiele din fața noastră...

Am impresia că sunt în plin coșmar. Trișez fără voia mea, riscând deci să pierd pariul! Prevăzusem că mi se va interzice să trec, că voi întâmpina toate obstacolele imaginabile... la orice mă gândisem, numai la asta nu.

Crezând că mă ajută, „prietenii” mei fac în așa fel încât să nu mă piardă din vedere cât străbat acest *angusturo*, trecerea lui fiind strict interzisă oricui, căci acolo se află unul dintre cuiburile lor secrete.

Ajunși la celălalt capăt al puhoaielor, adică în locul de unde încep, *guerreros* mă dau jos și-mi cer să merg mai departe din acel loc. Mă străduiesc să zâmbesc și le mulțumesc cu amabilitate.

Sunt furios, frustrat, descumpănit...

Singura soluție, dacă vreau să-mi continui periplul fără să fi trișat, este să mă întorc de unde am plecat și să străbat din nou acel traseu cu propriile-mi mijloace.

În locul în care m-au lăsat *guerreros* se află un sat indian improvizat, format din una sau două *maloccos*, ca aceea unde mi-am petrecut noaptea nu demult. Le încredințez celor de-acolo o parte din echipamentul meu, pretextând că doresc să vâslesc puțin pe fluviu.

— O să vin să iau toate astea peste două-trei zile...

Strâng barca pneumatică, îmi pun în spate rucsacul și plec în sens invers, pe jos, prin junglă. Vreo 50 km mă despart de locul

unde am fost nevoit să-mi las piroga...

Mai târziu, după o zi de mers, am plăcuta surpriză să constat că ea se află tot acolo.

Nu mai trebuie decât să iau în piept puhoaiele din nou, în apă până la brâu, trăgând piroga după mine. Un exercițiu cu care m-am obișnuit de mult timp...

Ajuns iar în „satul" indian după 24 de ore, recuperez restul echipamentului și plec mai departe pe Rio Caquetá. Am pierdut două zile, dar aș putea să mă privesc în oglindă, dacă aș avea una, căci n-am trișat.

După ce am trecut de *angusturo*, înaintez din nou „normal", adică tot contra curentului. Dornic să zăbovesc cât mai puțin în acea zonă periculoasă, vâslesc zi și noapte, dormind doar câteva ore, în pirogă, pe plajele de nisip alb. Ouăle de țestoasă formează principala mea hrană. Uneori, un indian întâlnit întâmplător îmi dăruiește câteva banane... Continui să beau apă direct din fluviu, fără să folosesc filtrul. Aș evita, firește, s-o fac în avalul unui oraș sau al unui centru industrial. Dar apa este aici proaspătă, pură, de o limpezime ireproșabilă. Nu mi-a fost încă niciodată rău după ce mi-am domolit setea în acest fel. Poate am avut noroc...

Această călătorie spre La Tagua ar fi aproape paradiziacă, dacă regiunea n-ar fi infestată de țânțari deosebit de feroce. Atacă în roiuri, adevărați nori, și mă devorează cât e ziulica de mare! E insuportabil, în sensul literal al termenului. Mai rău decât tot ce-am cunoscut până în prezent. Pe o temperatură de 40°C la umbră, vâslesc îmbrăcat cu șosete, pantaloni și cămașă cu mâneci lungi. Am văzut altele și mai și, dar cred că nici eu n-

aș putea să trăiesc aici. Ținutul ăsta le aparține în întregime țânțarilor. De altfel, un sătuc de-aici se numește Puerto Moscos...

Țânțarii nu sunt însă singura mea grijă. De fiecare dată când aud un zgomot de motor, mă ascund pe malurile fluviului. Vreau să evit, în măsura posibilului, orice întâlnire care ar duce la alte explicații și probleme. Și apoi, cum să fiu absolut sigur că toți *guerreros* din regiune au primit mesajul șefului în privința mea? O deficiență de comunicare între ei ar putea să mă coste viața...

Din păcate, în mijlocul râului, sunt foarte vizibil din pădure. În schimb, eu nu-i văd pe cei care se ascund acolo, chiar dacă vegetația se rărește din când în când pe malul apei. Știu foarte bine că este de-ajuns să mă zărească un singur individ pentru ca vestea prezenței mele să se răspândească precum focul în junglă...

Era prea frumos ca să țină mult. În momentul în care mă aștept cel mai puțin, o barcă cu motor plină de *guerreros* bărboși, cu mutre deloc agreabile, vine în viteză direct spre mine și se lipește de ambarcațiunea mea.

Toată banda mă privește încruntată. Arunc o privire rapidă în barca lor și constat că e plină ochi de puști-mitralieră AK 47 și de un arsenal variat.

Zâmbesc, puțin crispat. Cel care pare a fi șeful grupului îmi aruncă o privire ca și cum ar spune: „Tu ce cauți pe-aici?”. Se întoarce, întinzând mâna în spatele lui ca să apuce ceva.

Gata! O să mă împuște așa, calm, simplă formalitate înainte de a-și vedea de drum... În ciuda căldurii, simt că-mi îngheață sângele în vine...

Brațul i se ivește din nou și un zâmbet îi luminează brusc fața. Îmi întinde un ciorchine de banane.

— Baftă, *amigo*! Sper să reușești.

În clipa următoare, ambarcațiunea demarează huruind și stârnind jerbe de apă.

Îmi revin încetul cu încetul. Mi-a fost foarte frică. Domol, încep să vâslesc din nou...

În fond, oamenii pe care tocmai i-am întâlnit sunt oare atât de diferiți de mine și de majoritatea contemporanilor mei? Am convingerea că modul lor de viață este singurul lucru care îi deosebește de noi. Un mod de viață din care violența este parte integrantă, dar atât de apropiat de natură, încât întrajutorarea a devenit la ei un reflex spontan. Împart totul fără probleme, în modul cel mai normal, cu cei care îi acceptă. Departe de mine intenția să-i zugrăvesc ca pe niște sfinți sau să-i dau ca exemplu. Totuși... acei oameni mi-au dat de mâncare. Când am ajuns în Elveția, în urmă cu opt ani, fără un ban în buzunar, a trecut o lună înainte să mi se dea de pomană o farfurie cu mâncare... pe care mă oferam totuși s-o plătesc prin muncă.

Traficanții de stupefiante și *guerreros* domnesc prin teroare, asta e adevărat. Indienii care cultivă coca pentru ei n-au de ales, și asta e adevărat. Dar, văzute de aproape, lucrurile nu sunt chiar atât de simple. E nevoie de ani întregi ca să defrișezi un pătrat de junglă și să faci din el un câmp cultivabil. Să plantezi acolo manioc înseamnă să fii sigur că n-o să cunoști niciodată altceva decât sărăcia. A accepta să cultivi coca înseamnă să rămâi în viață, dar și, grație efectelor financiare, să ai partea ta din confortul generat de progres. Din saloanele luxoase de la Paris sau de la Washington diferența dintre bine și rău se vede simplist. Ea este infinit mai vagă în contact cu amerindienii, când ești martorul sărăciei lor.

Nu departe de La Tagua, un șir de baracamente plutitoare, construite pe trunchiuri groase de copaci încrucișate, mă anunță că ajung la alți damnați ai pământului: căutătorii de aur. În genunchi pe fundul fluviului, menținuți sub apă de o centură de plumb, respirând printr-un tub strâns între dinți, ei mânuiesc toată ziua un fel de aspirator mare care trimite pietrișul mărunt în barăci, pe o sită mare care separă pământul de aur, dacă e. Și dacă e, proprietarii exploatării se îmbogățesc în locul lor... Când ajung la capătul puterilor sau la un pas de asfixie, căutătorii de aur ies la suprafață și alții le iau locul. Noaptea, dorm lângă mașinărie și visează o bogăție care se îndepărtează de fiecare dată când întind mâna s-o apuce...

Îi cunosc pe acești oameni. Sunt muncitori imigranți, majoritatea brazilieni, originari dintr-un sat din regiunea Manaus. Le vorbesc puțin limba, portugheza. Îmi propun să-mi petrec noaptea într-una dintre barăcile lor, numite *balsas*. În acel spațiu de câțiva metri pătrați, unde patru oameni moțăie deja în hamacuri, îl agăț pe al meu lângă pompa oprită.

A doua zi, înainte să plec, căutătorii de aur îmi vorbesc despre La Tagua, despre poliția și armata care ocupă satul, indicându-mi locurile ce trebuie evitate, chestiile ce nu trebuie spuse sau făcute... Informații care vor fi cu siguranță prețioase pentru mine în zilele ce vor veni.

Când ajung în La Tagua, după 12 zile de când am părăsit Araracuara, îmi dau seama brusc că am uitat complet s-o sun pe Cathy, așa cum îi promisesem! În euforia de după obținerea dreptului de trecere de la *guerreros*, nu m-am mai gândit la nimic altceva. Mai bine mai târziu decât niciodată: mă reped la telefon... și primesc o săpunealăde zile mari. Dar soția mea este

atât de ușurată să mă știe în viață, încât totul se aranjează foarte repede.

Când pun piciorul în La Tagua, într-o zonă controlată de forțele columbiene, mă cred în sfârșit în siguranță. Mare greșeală. Când mă văd venind de pe fluviu, militarii se reped la mine și mă arestează pe loc. Pentru ei totul e cât se poate de evident: dacă sunt încă în viață după ce am trecut printr-o regiune în care nici ei nu îndrăznesc să se aventureze, o regiune stăpânită în întregime de traficații de droguri, înseamnă neapărat că sunt unul de-al lor. Sau complicele lor. Sau spionul lor.

Ajung în aceeași situație ca în fața acelor *guerreros* de la Araracuara, care mă bănuiau că eram înțeles cu forțele guvernamentale: aceeași neîncredere, aceleași priviri ostile... plus uniformele.

Mă percheziționează, îmi scotocesc și rucsacul, îmi examinează fiecare obiect din echipament... Într-o mică încăpere supraîncălzită, unde trebuie să se fi petrecut multe, începe interogatoriul. „Pe cine ai întâlnit între Araracuara și La Tagua? Cum arătau? Erau înarmați? Ce tipuri de arme? Unde se găsesc taberele lor? Ce fel de ambarcațiuni au? Ce tipuri de motoare? De unde iau benzină?”

Uneori, întrebările capătă forme mai subtile, indirecte. Ca fost militar, știu foarte bine că există mai multe feluri de a pune aceeași întrebare. Și mai știu că, dacă cel care conduce interogatoriul are experiență, descoperă imediat minciunile.

Fac pe omul care n-a văzut nimic, nu știe nimic și toate răspunsurile mele se limitează la un *no hablo español* destinat să-i descurajeze pe interlocutorii mei (care nu vorbesc engleza). Ei insistă totuși și continuă să mă hărțuiască cu întrebări. Ridică

tonul, se enervează. Și eu, dar evit să o arăt. În situația mea, ar fi periculos.

După ore de conversație sterilă, în sens unic, hotărăsc să scot din mânecă asul care m-a mai salvat o dată: articolul din revista *L'Illustré*, pe care li-l pun sub ochi.

Articolul își produce din nou efectul magic. Resemnați, oamenii în uniformă îmi fac semn să mă car de-acolo. Fără să mai stau la discuție, mă grăbesc să-mi adun lucrurile și s-o șterg...

E ciudat... mă așteptam, trecând frontiera columbiană, să am cele mai mari necazuri cu traficanții de droguri, nu cu poliția și armata. Până la urmă, acestea din urmă mi-au făcut cele mai multe probleme.

Fără să pierd un minut, pornesc la drum. Trebuie să străbat pe jos cei 35 km până la Puerto Leguizamo. Deoarece nu pot să-mi duc în spate piroga și echipamentul, le las în La Tagua, unde voi găsi o modalitate să revin ca să le iau.

Puerto Leguizamo ar avea aproape înfățișarea unui orășel. Este o bază militară americană importantă și o intersecție strategică, situată la joncțiunea exactă a trei frontiere: columbiană, peruviană și ecuadoriană. Este singurul loc din călătoria mea unde pot să trec dintr-o țară în alta, apoi în a treia în cinci minute. Și, în plus, să trec de la războiul civil columbian la calmul care domnește, până la noi ordine, la vecini.

La Puerto Leguizamo intru în contact cu un transportator independent care duce încărcături de zahăr, orez, grâu între Puerto Leguizamo și La Tagua. (Acest drum este singurul din regiune întrucât cea mai mare parte a transporturilor se fac pe cale aeriană sau fluvială.) Pentru câțiva dolari, mă duce până în

La Tagua, unde încărcăm piroga și echipamentul meu în vechiul său autovehicul de teren rablagit și facem cale-ntoarsă. Deoarece am parcurs deja acest traseu pe jos, am conștiința împăcată...

Mă aflu tot în Columbia, dar respir ușurat pentru prima dată de mult timp. Am reușit să traversez toată țara, fără să-mi pierd viața și nici echipamentul. Gândindu-mă la tot ce-am trăit, îmi zic că nu e puțin lucru.

Transportatorul și colegii lui îmi aduc la cunoștință un aspect determinant pentru continuarea traseului meu: există un drum, care nu figurează pe hărțile mele, între Puerto el Carmen de Putumayo, la aproximativ 200 km în amonte de râu, și Quito, capitala Ecuadorului. Și, de la Quito, știu că voi găsi alte drumuri care să mă ducă până la plajele de la Pedernales, de unde mă voi avânta pe Pacific.

Ar trebui să pot străbate toate aceste drumuri fără probleme cu bicicleta.

Înainte să plec, îl sun pe Martin ca să-i cer să ne întâlnim la Puerto el Carmen și să-mi aducă o bicicletă de teren solidă.

Și iau din nou pagaia pentru ceea ce va fi, sper, ultima etapă fluvială a călătoriei mele.

O etapă care se anunță relativ ușoară, fără rezervații indiene de ocolit, fără traficanți de droguri de evitat... Dar peste tot sunt oameni în uniformă. Militari, polițiști, vameși... Putumayo trece întâi de-a lungul frontierei columbiano-peruviene, apoi al frontierei columbiano-ecuadoriene. Posturile de frontieră se perindă unul după altul: întâi la Puerto Leguizamo; apoi la tripla frontieră columbiano-peruviano-ecuadoriană; din nou, la câțiva kilometri înainte de Puerto el Carmen; în fine, la Puerto el Carmen... Peruvienii, ca și ecuadorienii, sunt obsedați de

cocaina columbiană, considerând că îi invadează. Dar toată lumea știe bine aici că drogul e omniprezent în toate cele trei țări.

La fiecare baraj, vameși, polițiști, funcționari de tot felul mă obligă la alte formalități, mă supun la alte controale, mă pun să completez alte formulare... și, mai ales, îmi cer bani, iar și iar bani, sub pretextele administrative cele mai variate și mai neverosimile. Formalitățile se schimbă, plata nu.

N-am bani. Sau am foarte puțini. Întâi plătesc, apoi refuz, pretinzând că sunt lefter. Acceptând că nu vor scoate nimic de la mine, mă lasă în cele din urmă să trec...

Nu mai sunt decât la o zi de navigat cu piroga de Puerto el Carmen. Deodată, o mică ambarcațiune cu motor, venind din direcția opusă, se îndreaptă în viteză spre mine. Trăiesc un scurt moment de îngrijorare, apoi recunosc chipurile surâzătoare ale lui Martin și Claude-Alain Gailland, alpinistul elvețian. Au închiriat ambarcațiunea ca să vină în întâmpinarea mea.

Dacă au putut să ajungă aici fără greutate, atunci sfârșitul acestei etape va fi pentru mine doar o plimbare în parc. În acest moment, *știu* că i-am venit de hac Amazonului, că am reușit într-adevăr să traversez jungla. Regăsindu-l pe Martin la capătul interminabilei traversări începute la Balbina, în Brazilia, unde l-am văzut ultima oară, am deja un sentiment de victorie.

Îmi petrec noaptea împreună cu Claude-Alain și cu Martin pe plaja din jurul unei insulițe, în mijlocul râului Putumayo. Cei doi pleacă a doua zi în ambarcațiunea lor cu motor. După mai puțin de o zi, îi regăsesc la Puerto el Carmen, unde am ajuns în șapte zile de la Puerto Leguizamo.

Aici părăsesc definitiv Columbia și intru în Ecuador, ultima țară din traversarea Americii de Sud. Va urma Pacificul...

Momentul în care renunț în sfârșit la pirogă, când încetez în sfârșit să mai fiu un om-trunchi ca să redevin un om în poziție verticală, este extraordinar. Plutesc în plină euforie la gândul că nu voi mai fi nevoit să vânez sau să pescuiesc, că de acum înainte voi putea să-mi cumpăr hrana (mai am patru dintre cele cinci pachețele cu alimente liofilizate transportate prin junglă) și să dorm în locuri unde voi fi mai mult sau mai puțin în siguranță... Să nu mai fiu obligat să vâslesc cu pagaia la infinit, săptămâni, luni întregi, împotriva curentului... Să nu mai stau veșnic așezat pe o băncuță care mă obligă să-mi păstrez permanent echilibrul, poziția corectă... Să fiu eliberat în fine de acea legănare nesfârșită care îmi smulge pielea de pe fund și de pe picioare... de acei nori de țânțari care mă înțepau până și în ochi... Eliberat de viespi! Într-o zi, ridicând prea sus vâsla, am lovit un cuib de pe malul apei. M-au atacat imediat, obligându-mă, ca să mă apăr, să nu mai vâslesc. Curentul m-a împins înapoi... Eliberat de toate acele porțiuni vijelioase de pe Rio Caquetá – provocări fizice și mentale. Eliberat de acea infinitate de râuri, care sunt făcute în mod vădit să fie coborâte, așa cum, de altfel, le-am coborât în expedițiile mele dinainte. Eliberat...

Cu bicicleta, o să călătoresc probabil mai ușor. Îi dau lui Martin hainele și echipamentul de care nu mai am nevoie: trusa de prim-ajutor, peliculele foto și video folosite, captatorul solar... Păstrez camera video, hamacul, medicamentele contra malariei, antibioticele și capsatorul medical pentru închiderea unei eventuale răni. Deoarece m-am atașat de pirogă (deși mi-a

jupuit fesele și picioarele), îi cer lui Martin s-o ducă până la Quito cu autocarul care merge în capitală.

Cu rucsacul în spinare, apuc ghidonul bicicletei și pornesc la drum. În fața mea se înalță Anzii, unde puținele populații pe care s-ar putea să le întâlnesc sunt indienii quechua, descendenți îndepărtați ai incașilor, care nu au reputația de a fi ostili față de vizitatori. Dincolo de Anzi e Pacificul, pe țărmul căruia mă așteaptă probabil ambarcațiunea mea...

Dar, cu mult înainte, între Puerto el Carmen și Quito, se ridică un obstacol important, muntele Cayambe, cel mai înalt pisc ecuadorian și punctul cu altitudinea cea mai mare din expediția mea. Vârful acestui vulcan stins nu se găsește exact pe Ecuator. Nimic nu mă obligă așadar să-l escaladez în loc să-l ocolesc. Dar am hotărât să cuceresc acest pisc pur și simplu pentru că e cel mai înalt care se află atât de aproape de Ecuator. Cu alte cuvinte, pentru că se găsește acolo...

Asta explică prezența prietenului meu, alpinistul Claude-Alain Gailland, căruia i-am cerut să organizeze și să conducă această expediție.

Trebuie să mă întâlnesc cu el și cu alții peste trei zile, în satul Cayambe, care va fi tabăra noastră de bază. Ei îmi vor aduce tot echipamentul de alpinist de care voi avea nevoie: combinezon termoprotector din goretex, corzi, colțari, piolet, rucsac special... Sean va filma escaladarea. Între timp, n-am nevoie de multe lucruri (deoarece am destulă energie electrică pentru trei zile, i-am încredințat lui Martin captatorul solar).

La jumătatea drumului dintre Puerto el Carmen și muntele Cayambe se află un orășel pe nume Lago Agrio. Drumul care duce la el e mai mult sau mai puțin asfaltat, ușor practicabil. În schimbul unei sume derizorii, îmi petrec noaptea la Lago

Agrio, într-un mic hotel. Lucrurile devin mai dificile după aceea. Drumul nu mai e asfaltat și se transformă într-un drumeag plin de pietre. Și, mai ales, începe să urce. Atacând pe bicicletă primele înălțimi laterale ale cordilierei Anzilor, îmi dau seama că această porțiune va fi mai anevoioasă decât prevăzusem, deci îmi va lua mai mult timp s-o străbat. După junglă, muntele. Schimbarea de regim e radicală. Schimbarea de climă, la fel: se răcește simțitor pe măsură ce urc. Cu atât mai mult cu cât e sfârșitul lui noiembrie. Două mii... trei mii de metri... Drumul urcă și coboară întruna. După o pantă abruptă, urmează o coborâre amețitoare și trebuie să folosesc frânele ca să nu ies în decor. Peisajul e splendid, dar, stând tot timpul cu capul în ghidon, nu profit prea mult. Noaptea, dorm la marginea drumeagului aproape pustiu.

Organismul meu, obișnuit cu jungla, se află într-o stare de slăbiciune. Malaria, pe care mi-au inoculat-o țânțarii, profită ca să lanseze primele atacuri. Pedalez întruna, între un acces de febră puternică și frisoane care mă îngheață până la oase. Deoarece sunt subalimentat, diareea aproape că-mi dă pace...

Martin vine încă o dată în întâmpinarea mea, împreună cu Sean și Sebastian, care vor să înregistreze imagini. Mă găsesc răvășit de boală și insistă să mă opresc, ceea ce refuz să fac... Pleacă și mă lasă să continui.

Mi se pare că, treptat, criza se calmează. Începe să-mi fie mai bine. Ba chiar mult mai bine, când, deodată, la 10 km de satul Cayambe, o surpriză minunată mă face să uit dintr-odată toate pătimirile. Dintr-un microbuz venit în întâmpinarea mea coboară Martin, Seb, Sean, dar mai ales... Cathy, Annika și Jessica!

Știam că soția mea trebuia să ia avionul spre Quito și să mă întâlnească acolo. Dar fetele nu erau prevăzute în program. Plâng de bucurie strângându-le în brațe. Abia le recunosc. E incredibil cât au crescut în cinci luni și jumătate, de când nu le-am văzut!

Șoferul microbuzului, căruia Cathy i-a povestit despre periplul meu și lunga noastră despărțire, izbucnește în lacrimi când mă vede. Sunt emoționat și eu de acest om care nu mă cunoaște, dar participă cu lacrimile lui la aventura mea.

Îmi petrec noaptea împreună cu Cathy și cu fetele în satul Cayambe, unde am ajuns în cinci zile. Cât privește malaria, mă simt mai bine. Dar nu sunt în forma cea mai bună. Deoarece am trecut foarte repede de la junglă – de la o altitudine de aproximativ 30 m – la acest sat situat la peste 3.000 m altitudine, organismul meu n-a avut timp să se adapteze la rarefierea oxigenului și să producă suplimentul de globule roșii care îl fac să circule mai repede.

Dar nu intenționez să pierd și mai mult timp. Mă voi adapta în cursul escaladării. Și repede. Am de gând să ating vârful muntelui Cayambe și să cobor pe partea cealaltă în 24 de ore.

Coborârea vreau s-o fac zburând cu deltaplanul pe care îl voi duce cu mine până în vârf. Nu trișez, căci deltaplanul este un fel de velier al aerului, împins de vânt, dar comandat de energia omenească. Atât timp cât nu intervine niciun motor, respect regulile pariului.

După o noapte scurtă de somn în sat, urc cu bicicleta până la refugiul unde Claude-Alain a stabilit tabăra noastră de bază. La altitudinea de 4.680 m. Martin, Seb și Sean sunt și ei acolo, împreună cu ghizii recrutați de Claude-Alain. Cathy și fetele au urcat și ele, dar prea repede. Organismul lor n-a avut timp să se

obișnuiască cu altitudinea. Vor trebui să rămână în tabăra de bază, unde le voi reîntâlni. Dorm două ore, ca să-mi mai recapăt din forțe. Luăm cu toții o masă copioasă pe bază de zaharuri lente. Apoi adunăm echipamentul și ne pregătim de plecare.

După două ore, la 1:00 dimineața, atacăm muntele. Cayambe are punctul cel mai înalt la 5.790 m și noi suntem doar la puțin mai mult de 1.000 m de vârf. Ceea ce, în termeni de escaladare, înseamnă mult mai mult decât un kilometru. Se știe că, indiferent de munte, cu cât te apropii mai mult de vârf, cu atât înaintarea devine mai dificilă, mai lungă.

În plus, vremea se strică rău de tot. Rafale de vânt încărcate de zăpadă tăioasă ne biciuie fața, o ceață groasă ne ia vederea... Dacă se face și mai urât, vom înainta pe bâjbâite.

Claude-Alain Gailland, care a venit în recunoaștere acum o săptămână, merge înaintea mea. Nici el și nici eu nu suntem legați în coardă, spre deosebire de Martin, Seb și Sean, care vin imediat în urma noastră.

La altitudinea de aproximativ 5.000 m, după ce am făcut un sfert din drum, Sean Wisedale, cameramanul, e cuprins de rău de altitudine. Toată lumea se oprește, îngrijorată.

— Trebuie să mă odihnesc o jumătate de oră, cât să mai prind puteri, zice el. Pe urmă, ar trebui să mă descurc.

Dar nu e așa. Sean începe să vomite. Știm toți ce înseamnă asta: a depășit stadiul în care organismul său poate încă să se adapteze, așa că trebuie să coboare de urgență. Altfel, riscă embolia pulmonară.

Cedric, unul dintre ghizii-hamali care avea și misiunea de a se ocupa de Sean, pleacă împreună cu el spre tabăra de bază.

Reluăm ascensiunea, eu, Claude-Alain, Martin și Sebastian, fotograful. Dar condițiile meteo devin tot mai proaste. Prin

ceață, câteva siluete coboară spre noi. Sunt membrii unei mici expediții plecate cu o oră înaintea noastră. S-au întors cu mult înainte de a ajunge în vârf.

— Să nu cumva să mergeți mai departe, ne spune ghidul lor, un om care a făcut această ascensiune de zeci de ori. Condițiile sunt catastrofale. Dacă o să continuați, aici o să vă rămână oasele.

Coboară și ei spre tabăra de bază.

Eu și Claude-Alain ne consultăm din priviri. Ne înțelegem fără cuvinte. Nici eu și nici el nu admitem ideea că am venit până aici degeaba. Mai ales eu...

Să le fie de bine cobelor! Urcăm mai departe, spre vârf. Dacă lucrurile nu merg foarte rău, ar trebui să ajungem în tabăra de bază peste aproximativ 18 ore.

Vremea se înrăutățește și mai mult și am impresia că înaintez din ce în ce mai încet. E adevărat că de vină e și încărcătura din spate, rucsacul și deltaplanul. Dar totul e bine din punct de vedere fizic. Crizele de malarie s-au terminat și suport bine efortul susținut al escaladării. Organismul meu, căruia nu i-am dat de ales, pare să se fi adaptat la schimbarea rapidă de altitudine – de la 30 m la 5.000 m în mai puțin de 24 de ore – și de climă – de la 40°C la –28°C.

Din păcate, nu toți pot să spună același lucru. La două ore de vârf, lui Sebastian încep să-i înghețe mâinile.

— Nu-mi mai simt degetele, se plânge el.

Ăsta e într-adevăr semn rău.

— Scoate-ți mănușile și pune-ți mâinile în combinezonul meu, or să se încălzească, îi zic.

Imposibil. Înghețul i-a lipit mănușile de mâini.

Se simte un început de îngrijorare. Ajung la Claude-Alain, care merge tot înainte, și-i cer cele mai bune mănuși de schimb ale lui pentru Seb. Acesta reușește până la urmă, nu fără greutate, să și le scoată pe ale sale și să le înlocuiască cu cele calde și uscate de la Claude-Alain.

E mai bine. Pornim mai departe.

În fine, ne apropiem de țintă; din cauza viscolului, nu vedem nici la trei metri în fața noastră. Ajungem în vârf la 8:30, după șapte ore și jumătate de la plecarea din tabăra de bază.

Pentru Claude-Alain, alpinist experimentat, ascensiunea a fost o plimbare. Pentru mine, ea s-a dovedit relativ ușoară. Seb și Sean, evident, n-au aceeași condiție fizică. Nici aceleași motivații. Sunt aici doar pentru mine – ar trebui să spun din cauza mea –, ceea ce schimbă totul.

Sebastian face câteva fotografii înainte să-i înghețe aparatul. Filmez puțin cu camera mea video, care îngheață și ea.

Oricum, nu e mare lucru de văzut. E inutil să mai zăbovim. Ne strângem echipamentul și coborâm. Pe același drum. Din cauza lipsei totale de vizibilitate, ar fi prea periculos să pornim în jos pe celălalt versant. Nici vorbă să mă mai gândesc la proiectul meu de a coborî cu deltaplanul când vântul suflă în jurul nostru cu 100 km/h.

Ca să câștigăm puțin timp, ne depărtăm ușor de traseul inițial pentru a profita de un fel de tobogan natural format de zăpadă. Alunecăm cu repeziciune pe fund. Acest săniuș fără sanie este ceea ce în cantonul elvețian Valais, de unde e originar Claude-Alain, se numește „coborâre valaisană”. E destul de odihnitor și chiar amuzant. Martin și Seb, tot legați cu coarda, se trag unul pe celălalt, provocând o mică avalanșă. Foarte repede, sunt înecați în zăpadă, care îi orbește și îi sufocă. Îi aud

strigând că nu mai pot să respire și nu mai zăresc din ei decât o grămadă de colțari, de pioleți, de rucsacuri amestecate, care se ivesc din zăpada afânată și zboară în toate direcțiile.

După un moment, aterizează greoi – și mai degrabă comic – într-un fel de adâncitură. Se ridică, se scutură de zăpada care îi acoperă și pornim iar la drum.

Dar ne rătăcim imediat.

Vântul și zăpada ne-au șters urmele și curând nu mai știm unde ne aflăm. Înaintăm orbește, încet, înfigând pioleții în sol ca să reperăm crevasele. Norii de ceață deasă se destramă uneori și muntele se arată o clipă, apoi dispare din nou. Din păcate, aceste momente efemere de vizibilitate nu sunt de ajuns ca să ne permită să ne orientăm...

Mă despart de Claude-Alain, fără să ne îndepărtăm prea mult, tatonând fiecare în altă parte.

Deodată, nimeresc peste un fel de băț gros colorat care, printr-o minune, iese încă din zăpadă. Claude-Alain l-a înfipt acolo acum o săptămână ca să marcheze drumul spre vârf...

Suntem salvați! După câteva ore, am ajuns în tabăra de bază.

N-am coborât pe cealaltă parte, așa cum prevăzusem, și deltaplanul a rămas pliat în rucsac. Coborând pe același drum, m-am întors pe unde venisem... Dar am învins totuși muntele Cayambe și, cu siguranță, am bătut un record, în pofida timpului mizerabil, făcând traseul tabăra de bază – vârf – tabăra de bază în... 12 ore!

Membrii echipei mele rămân pe loc. După ce adună și reambalează echipamentul de munte, își vor petrece noaptea la refugiu, ca să se odihnească, apoi vor pleca cu cele două mașini de teren cu șofer și ne vom reîntâlni la Quito.

Eu, fără să pierd o secundă, urc pe bicicletă și pornesc spre capitala ecuadoriană.

Străbat fără oprire cei 80 km de coborâre ușoară care mă despart de Quito, situat la altitudinea de aproximativ 3.000 m. De câteva zile, totul a început să se schimbe în regim accelerat. M-am deplasat din satul Cayambe la Quito, trecând peste vârful unui vulcan, în 48 de ore. În mai puțin de o săptămână, am trecut de la 40°C la –28°C, de la 30 m la aproape 6.000 m altitudine, apoi la 3.000 m... Totul, fără să respect „paliere”, fără să iau medicamente și fără cea mai mică problemă fizică. Ceea ce e mai degrabă semn bun pentru ce va urma.

În apropiere de capitală, traficul devine intens. Motocicletele duduie asurzitor pe lângă mine, automobilele mă depășesc în viteză, camioanele, care nu mă văd, trec periculos de aproape de mine. Mă simt deodată mult mai puțin în siguranță decât în junglă... Și când intru în metropola enormă și suprapopulată, sunt cuprins de un sentiment ciudat de panică. Acea viermuială de oameni în jurul meu, acea pădure de metal și de imobile, acel tunet de decibeli... m-am dezobișnuit de mult de toate astea. Și, pentru ca acest coșmar să fie și mai terifiant, doi vulcani foarte apropiați de capitală au intrat recent în erupție. Oamenii poartă măști pe stradă. Aerul, deja foarte poluat în vremuri normale, este irespirabil. Particulele de cenușă în suspensie din atmosferă ascund soarele în spatele unui văl gros și cenușiu, dând o impresie de noapte în plină zi...

Când ajung la Quito, îi găsesc pe toți acolo. Inclusiv pe prietenul meu Marco Landolt și pe soția lui, Alix, nașa ambarcațiunii mele. Avionul lor n-a aterizat la Quito din cauza emanațiilor vulcanice, ci mai la sud, la Guayaquil. De altfel, acolo se află și trimaranul meu, încă „ambalat” în container. A

doua zi, întreaga echipă logistică se va deplasa acolo ca să extragă *Latitudine zero* din cutie, să-l asambleze și să navigheze cu el până la Pedernales, pe Ecuator, de unde voi începe a treia parte a periplului meu.

Între timp, sărbătorim. Cei 200 km de drum, mergând mai mult sau mai puțin de-a lungul Ecuatorului, care leagă Quito de Pedernales vor fi doar o formalitate (în plus, drumul coboară). Fără să vreau totuși să vând pielea ursului din pădure, e ca și cum aș fi ajuns deja acolo. Foarte oficial, am devenit primul om care a traversat pe jos continentul sud-american pe un culoar cuprinzând Ecuatorul, respectând rezervațiile indiene; primul om care a traversat cu propriile-i mijloace, singur, cei 3.600 km ai junglei amazoniene... și lanțul munților Anzi.

În consecință, presa europeană începe să se intereseze de cazul meu. Interviurile telefonice se succedă timp de o zi și jumătate, completate de un reportaj al televiziunii ecuadoriene. Răspund la întrebări cu amabilitate și chiar cu plăcere. Dar, foarte repede, entuziasmul meu e alungat de un sentiment de frustrare: mass-media este interesată de aventura mea nu atât pentru ce am reușit, cât pentru ce mi-a rămas de făcut. Am anunțat că voi face ocolul lumii mergând pe Ecuator; acum, după ce am traversat Atlanticul și continentul sud-american, mass-media începe să creadă în acest proiect. Globalitatea lui o interesează și întrebările ei se înscriu în această perspectivă. Nimeni nu pare să-și dea seama cu adevărat ce am realizat, în vreme ce, dacă ar fi să mă opresc aici, aș avea deja sentimentul de a fi obținut o victorie extraordinară. Nici măcar nu trebuie să vorbim despre traversarea Atlanticului; în fond, nu sunt primul. Dar Amazonul, jungla, mlaștinile, râurile străbătute cu piroga, șerpii, țânțarii, Columbia și traficanții de narcotice... și

muntele Cayambe! Tot ceea ce am realizat în cursul ultimelor șase luni ar merita, cu toată modestia, ca jurnaliștii să zăbovească puțin mai mult asupra lor. Dar, probabil pentru că am reușit, jurnaliștii par să creadă că, la urma urmelor, nu era ceva chiar atât de „imposibil”. Pentru ei, am ajuns la capătul primelor două etape ale parcursului meu, mai am patru, deci încep să am o mică șansă să-mi îndeplinesc obiectivul. Din acest motiv am devenit interesant în ochii lor.

Dacă aș fi părăsit Elveția anunțând că voi încerca să traversez jungla amazoniană pe jos, victoria mea mi-ar fi adus titluri mari în presa mondială. Dar ea mi-a fost într-un fel furată de ocolul lumii.

Evident, nimeni în afară de mine nu poate să știe ce-am trăit în aceste șase luni și nu le port pică jurnaliștilor. Totuși... mă simt puțin frustrat.

După trei zile petrecute la Quito, încalec din nou bicicleta. Direcția Pedernales. Șoferul microbuzului, care fusese atât de emoționat văzând întâlnirea mea cu Cathy și cu fetele, s-a pus la dispoziția lor pentru restul ședерii în Ecuador și le transportă pe aceeași rută. Aceasta e muntoasă, foarte aglomerată, înconjurată de junglă, cu viraje foarte bruște, coborâri lungi și multe urcușuri. După 48 de ore, peisajul devine mai plat, jungla lasă locul câmpurilor cultivate... și intru cu viteză în orășelul Pedernales. Drumul continuă drept înainte printre imobile, direct până la plajă. Mai pedalez de câteva ori și, deodată, casele au dispărut, mașinile nu mai sunt... e doar nisip. O dună înaltă de câțiva metri ascunde oceanul vederii mele. O escaladez cu bicicleta... Și, brusc, îmi apare în față.

Infinit.

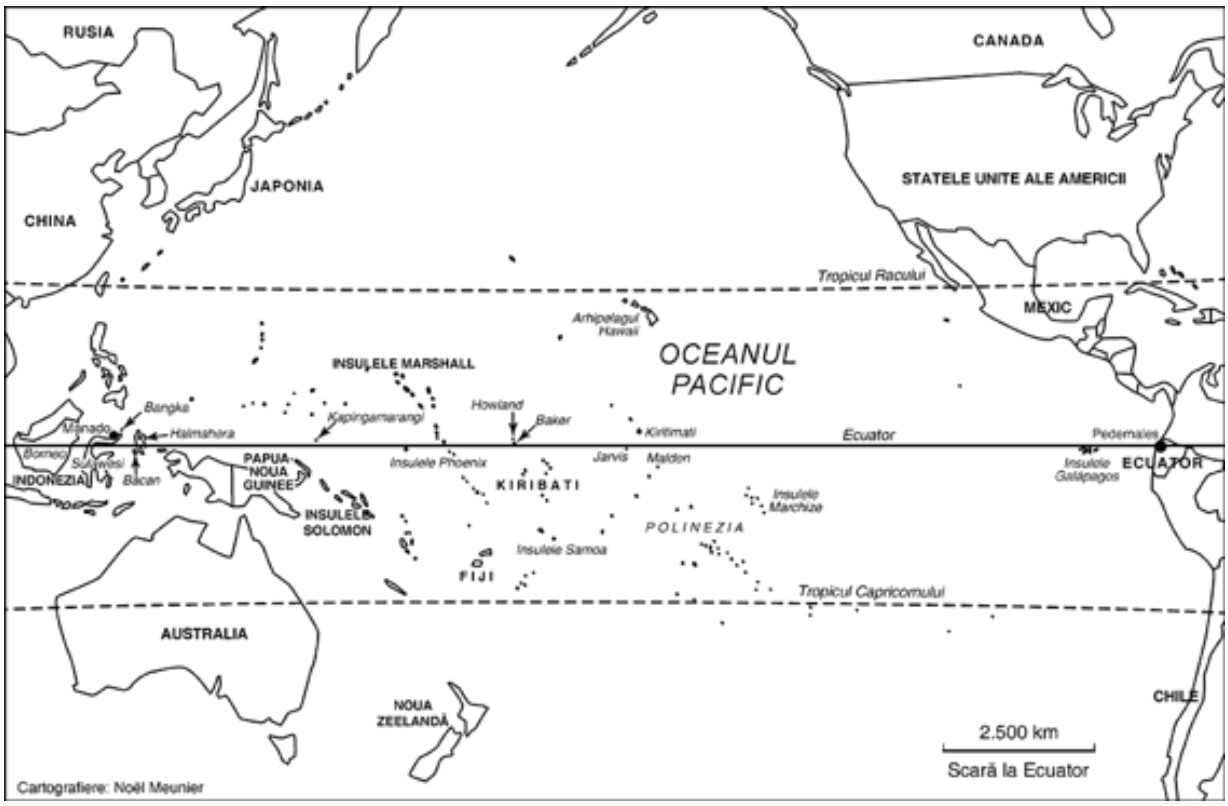
Traversez plaja pedalând ca un nebun, cu capul aplecat pe ghidon, și mă reped în valuri. Vreau să mă îmbăt până la extaz de acel ocean care mi-a apărut în vise vreme de șase luni, vreau să-l gust, să-l ating, să-l simt în jurul meu...

Am nevoie de câteva minute ca să-mi dau seama pe deplin că nu pot să merg mai departe. În orice caz, nu pe jos. Că de data asta am învins *cu adevărat* Amazonia și Anzii, am traversat cu adevărat tot continentul.

Am lăsat un ocean în urma mea ca să găsesc un altul. Am trecut prin atâtea încercări între acele două, încât aș vrea ca în această clipă, imaginată de atâtea ori, Pacificul să fie mai frumos, mai maiestuos, mai spectaculos decât în realitate. Aș vrea ca el... să se ridice, să se lumineze sau să facă altceva de neînchipuit ca să mă întâmpine. Și sunt aproape dezamăgit în fața banalității acelei plaje și a acelei ape, care seamănă cu atâtea plaje și atâtea ape... Toate astea pentru asta... Oare chiar merita?

Încă nu știu ce mă așteaptă, încă nu vreau să mă gândesc. Deocamdată sunt aici și am meritat să fiu aici. Suntem aici amândoi, eu și Pacificul.

Și asta e tot ce contează.


RUSIA
CANADA
JAPONIA
CHINA
STATELE UNITE ALE AMERICII
Tropicul Racului
MEXIC
Arhipelagul Hawaii
OCEANUL PACIFIC
INSULELE MARSHALL
Bangka
Howland
Manado
Halmahora
Kapingamarangi
Baker
Kiritimati
Ecuator
Pedernales
Borneo
Sulawesi
Jarvis
Maldon
Insulele Phoenix
PAPUA NOUA GUINEE
INDONEZIA
Bacan
KIRIBATI
Insulele Galápagos
ECUATOR
Insulele Marchize
INSULELE SOLOMON
POLINEZIA
Insulele Samoa
FIJI
Tropicul Capricornului
AUSTRALIA
CHILE
NOUA ZEELANDĂ
2.500 km
Scară la Ecuator
Cartografiere: Noël Meunier

III
Oceanul făgăduinței

În timp ce mă zbengui în valuri, pe plajă, Cathy, fetele, Martin și ceilalți participă cu inima la acest moment inefabil pe care îl trăiesc. Sunt fericit că familia și prietenii mei sunt aici ca să-i citească toată intensitatea în ochii mei și pe chipul meu. Dar ceea ce simt este format din tot ce am trăit în ultimele șase luni. Nimeni nu poate cu adevărat să trăiască sentimentul în același fel și deci să-l împărtășească realmente cu mine.

Ies treptat din starea de euforie ca să iau din nou contact cu realitățile. Prima dintre ele este extrem de supărătoare. Ambarcațiunea mea, care în mod normal ar fi trebuit să mă aștepte la Pedernales, încă nu e acolo. Se află la 300 km spre sud, blocată de vameșii ecuadorieni din Guayaquil. Mi se dau tot felul de explicații jenante: funcționarii de la vamă ar fi în grevă... Am însă mai degrabă convingerea că respectivii funcționari, aflând despre importanța vitală pe care acea ambarcațiune o avea pentru reușita expediției mele, trag de timp. Mai pe șleau, fac lucrurile să treneze sperând că problema se va rezolva în cele din urmă cu ajutorul unui plic baban.

Consider cu toată buna-credință că problemele mele personale, trecute și viitoare, îmi sunt mai mult decât de-ajuns. Logistica este domeniul lui Martin și al echipei sale. Să facă ce-or ști ca să descurce acea încâlceală administrativă. La urma urmelor, au mai trecut și prin altele...

A doua zi, ei pleacă spre Guayaquil.

Eu rămân la Pedernales împreună cu Cathy, Annika și Jessica. Hoinărim pe acea plajă imensă, unde întâlnim doar câțiva pescari cârpindu-și bărcile și foarte puține persoane ieșite la plimbare. În aventura mea s-a deschis o paranteză. Un antract... Am impresia că mi-am dus familia în vacanță la malul mării. Deoarece nu pot să fac nimic altceva, încerc să mă concentrez asupra acestor momente de fericire despre care știu că vor fi scurte. Și cu atât mai prețioase cu cât, după ce voi pleca din nou pe ocean, vor trece aproape trei luni înainte să fim din nou împreună. Aceste intervale lungi fac ca regăsirile să fie și mai intense – ca niște concentrate de fericire –, iar despărțirile, și mai dureroase.

Mi se spune telefonic ce se întâmplă la Guayaquil. Martin a cerut ajutorul sponsorilor mei transportatori, Kuehne & Nagel. Aceștia intervin eficient și chiar le plătesc o cameră la hotel lui Martin și celorlalți, care se ocupă de formalități. Reprezentanții societății Kuehne & Nagel au plătit oare „micul comision” cerut? Prefer să nu știu. Fapt e că *Latitudine zero* este în fine eliberată. Martin și echipa lui scot din container și asamblează ambarcațiunea.

Care a trăit și ea o aventură ciudată în timp ce eu traversam Amazonia...

Pe când eu tocmai mă afundasem în jungla braziliană, Martin și Sean au plecat din Macapá la bordul trimaranului

meu spre Belém, ocolind insula Marajó. La Belém, urmau să pună ambarcațiunea într-un container, pe care să-l încarce într-un cargou cu destinația Guayaquil trecând prin canalul Panama.

Primul incident a avut loc undeva, în imensa gură de vărsare a Amazonului. Așezat la pupa ambarcațiunii, Martin consulta harta maritimă care indica locul exact al bancurilor de nisip când, deodată, o răbufnire violentă de vânt i-a smuls-o din mâini. Nici el, nici Sean nu cunoșteau ruta, așa că s-au rătăcit. Când au reușit în sfârșit să se orienteze, s-au lovit de un trunchi plutitor, care a făcut stricăciuni serioase în cocă (gurile fluviilor poartă categoric ghinion ambarcațiunii mele când la cârmă e altcineva decât mine). La Belém, când macaraua portuară a ridicat trimaranul din apă, un cablu de susținere s-a rupt și *Latitudine zero* a căzut pe betonul cheiului. Inutilizabilă, ambarcațiunea a trebuit să se întoarcă la șantierul naval de origine, la San Diego, pentru o reparație completă. Martin s-a dus acolo ca s-o scoată din container și s-o bage la loc la sfârșitul reparațiilor. Apoi, a încărcat-o pe un alt cargou cu destinația Guayaquil... Rezultatul: *Latitudine zero* a avut nevoie de trei luni – dintre care una de reparații – ca să ajungă la destinație.

La cererea mea, s-a profitat de escala forțată în California ca să i se facă unele modificări. A fost adăugat un *splash cover*, o prelată plastifiată care mă va scuti să încasez valuri întregi drept în față în timp ce voi sta la cârmă. Toate parâmele au fost înlocuite cu altele sută la sută din kevlar (am rămas cu o amintire neplăcută despre ruperea fungii). A fost verificat tot echipamentul electronic, atacat de sarea Atlanticului...

La Guayaquil, Martin și ceilalți reinstalează computerele, telefonul prin satelit, velele noi, parâmele noi... În afară de asta, trimaranul este tot cel cu care am traversat Atlanticul. Dar arată ca nou.

M-am gândit un moment să achiziționez o ambarcațiune mai mare, mai adaptată la traversarea Pacificului. Mereu la fel de preocupat de siguranța mea, Marco Landolt mi-a sugerat să vând trimaranul de 28 de picioare și să cumpăr unul de 31 de picioare. Am fost tentat, dar m-am gândit că m-am obișnuit cu această ambarcațiune și cu velele ei făcute special. O stăpânesc bine și asta e cel mai important pentru a înfrunta Pacificul.

Vacanța mea forțată la Pedernales se prelungește și-mi pierd răbdarea. Trebuie neapărat să plec neîntârziat. Altfel, planificarea va suporta o întârziere imposibil de recuperat.

În fine, aflu că trimaranul meu se pregătește să părăsească Guayaquil, dar chiar atunci am o nouă criză de malarie, mai puternică decât cele pe care le-am avut în Anzi. Chiar dacă ambarcațiunea ar fi aici, n-aș putea să plec în această stare. Pe uscat, puteam să mă obișnuiesc cu aceste accese de febră; pe ocean, e imposibil.

Folosind telefonul prin satelit, consult un medic elvețian specialist în boli tropicale, doctorul Genton.

— Să nu cumva să pleci în starea asta, îmi zice el. Așteaptă cel puțin trei zile și, dacă ai o a treia criză, fugi imediat la spitalul din Quito.

Sunt consternat. Bineînțeles, sfatul medicului e înțelept. Dar, dacă îi dau ascultare, voi întârzia atât de mult, încât expediția va fi compromisă. În cele din urmă, înghit câteva medicamente. Am febră și a doua zi, dar mi-e deja mai bine.

După cinci zile de așteptare, sosește în sfârșit și *Latitudine zero*, cu o adevărată mulțime la bord: Martin, Claude-Alain, Cedric (unul dintre ghizii montani), Pipo, un amic de la Château d'Oex venit până aici ca să mă încurajeze, și Steve Ravussin, omul care mi-a dat primele lecții de navigație pe lacul Geneva, venit să ajute la pregătirea trimaranului pentru Pacific.

Toți sunt în plină formă, numai eu nu, chinuit în continuare de febră. Dar simt că mă vindec puțin câte puțin. După o zi sau două, poate trei, sunt sigur că voi fi în stare să stau din nou la cârmă.

Obligațiile profesionale sau familiale își reintră în drepturi. După ce fiecare și-a jucat rolul și și-a îndeplinit misiunea, pleacă unul după altul. În ziua de 12 decembrie mă aflu din nou la Pedernales doar cu soția și cu fetele.

Voi pleca a doua zi. Am hotărât.

Un văl de tristețe plutește în ultima seară petrecută împreună. Știam totuși că va veni și acest moment. Dar s-ar zice că eu și Cathy ne dăm seama abia acum că mâine la ora asta vom fi din nou despărțiți. Această melancolie se exprimă fără vrerea noastră printr-o amărăciune aproape agresivă...

— Ce-ar fi să cinăm numai noi doi la restaurant în ultima noastră seară?

— Nu, vreau să rămân la hotel...

E ca și cum mi-ar purta pică, fără să se poată hotărî să mi-o spună.

O înțeleg... Reacționăm amândoi impulsiv, animalic, în fața unui eveniment pe care îl refuzăm, deși știm că e inevitabil.

A doua zi spre seară, trimaranul e așezat pe nisip, la marginea apei, așteptând să-l ridice mareea. Eu și Cathy suntem singuri pe acea plajă imensă învăluită într-o ceață întunecată

(copilele dorm deja la hotel). Culorile palide ale aerului și apei îmi amintesc de plecarea din Libreville... minus entuziasmul de atunci. Ceilalți au plecat, copilele nu sunt de față, soția mea va rămâne aici...

Am sentimentul ciudat – și total nedrept – că toți cei pe care îi iubesc mă lasă în voia sorții cu un fel de indiferență... deși eu sunt cel care îi părăsesc. Știu că o plecare dimineața, în plin soare, ar fi fost de-ajuns probabil ca să șteargă această impresie perfidă... dar n-am nicio putere. Peste câteva minute, pur și simplu voi continua, asta voi face. Gata cu plecările spectaculoase, cu despărțirile triumfătoare... N-am de răspuns la nicio provocare fizică sau tehnică imediată. Continui, atâta tot. E aproape banal.

Cu senzația puțin dezagreabilă că sunt actorul principal al unui non-eveniment, urc la bordul ambarcațiunii mele, pe care marea a dezlipit-o de nisip, ridic pânzele și pornesc la asaltul valurilor. Deodată, unul îmi lovește coca puțin mai violent decât celelalte și aud un sunet metalic, urmat de un zgomot de robinet care curge... în interiorul habitaclului! Îmi amintesc îngrozit că am uitat să înșurubez pe fundul cocii spidometrul, aparatul care înregistrează viteza și care funcționează prin frecare cu apa. Doar l-am pus în locașul lui, de unde tocmai a ieșit sub impactul unui val mai puternic decât celelalte. Și chiar în acel moment, apa de mare inundă cabina printr-o gaură cu diametrul de 20 cm.

Și nu pot să las cârma până nu trec de punctul de ruptură al valurilor.

De cum ajung în ape aproape calme, strâng velele și arunc ancora, apoi mă năpustesc în cabină. E dezastru! Habitaclul e pe jumătate plin cu apă. Salteaua, hainele de schimb... totul e

ud. Din fericire, echipamentul electronic, plasat la înălțime, a scăpat de inundație. Cât privește alimentele... cutiile de plastic etanșe și-au făcut treaba, cu unele mici excepții. Conservele sunt ude. Cu prima ocazie, va trebui să le usuc una câte una ca să nu ruginească, otrăvind conținutul. Aceste provizii trebuie să-mi ajungă trei luni, așa că am tot interesul să am grijă de ele.

Mă grăbesc să astup gaura înșurubând până la capăt spidometrul în locașul lui și urc înapoi pe punte.

Cathy e tot pe plajă, în noaptea care se lasă.

O să scot apa mai târziu. Întâi, îmi umflu barca pneumatică și vâslesc până la țărm. Îmi strâng soția în brațe și îi spun la revedere. Nu adio. Știu că o voi revedea. O sărut cu tandrețe. Ea încearcă să nu plângă... Urc iar în barcă și atac din nou valurile.

După ce ajung la bord, ridic ancora imediat, în ciuda apei care mă îngreunează încă. De data asta, plec de-adevăratelea. Încep traversarea Pacificului.

Ca la fiecare plecare din fiecare etapă, înaintez cât mai rapid cu putință ca să tai toate punțile, să-mi interzic ispita întoarcerii... și, mai ales, să sfârșesc, încă o dată, despărțirea mentală vitală de cei care-mi sunt dragi. Stând la cârmă, întorc totuși capul. Cathy nu s-a mișcat. Abia îi disting silueta în noaptea care coboară aprinzând luminile în Pedernales. Îi fac un ultim semn cu mâna. Îmi răspunde. Acolo, pe plajă, se află o femeie devenită invizibilă, o femeie pe care o iubesc și pe care o voi revedea abia peste patru luni. În Indonezia, dacă totul merge bine. Fapt de care nu mă îndoiesc nicio clipă. Sunt la fel de motivat, plin de curaj și energie, în pofida norișorului de tristețe care mi-a învăluit plecarea. Sunt sigur că voi învinge Pacificul, în ciuda imensității sale. Și-mi spun deja că, dacă reușesc această traversare, voi ajunge la capătul pariului meu.

În fond, lucrurile se repetă. Această întindere de apă seamănă cu prima pe care am întâlnit-o la plecarea mea din Libreville: o succesiune infinită de valuri mici pe care salt ca pe tot atâtea hârtoape obositoare...

Dar, deocamdată, am alte griji pe cap. Pornesc pilotul automat și încep să golesc cabina de toată apa aceea pe care lucrurile mele plutesc liber. Nu am pompă electrică, așa că scot apa cu mâna, cu o găleată. După câteva ore, tot au mai rămas câțiva centimetri de apă pe fundul „casei" mele. Asta e! Merge așa noaptea asta. O să termin mâine.

Pot să spun că această lungă traversare a început cu stângul. Totuși, sunt fericit. Fericit că mă aflu aici, fericit să-mi regăsesc ambarcațiunea. În lungile luni petrecute în junglă, am visat să retrăiesc senzațiile oferite de ea, să țin din nou cârma, așezat la pupa, cu vântul în față... Primele două zile, pe care le petrec familiarizându-mă din nou cu comenzile și manevrele, sunt o adevărată plăcere. Așa cum a fost și traversarea Atlanticului, lucru de care mi-am dat seama retrospectiv, după ce am ajuns în junglă. N-am uitat furtunile, ruperea fungii, faptul că am fost cât pe ce să mă înec cel puțin de două ori... Dar, pe lângă cele șase luni pe care tocmai le-am trăit, navigația, chiar în condiții dificile, seamănă cu o vacanță. Eforturile și suferințele fizice prilejuite de navigația cu vele nu sunt nimic în comparație cu ce-am trăit în junglă. Dacă voi ajunge în plină furtună, ceea ce, în trei luni, e imposibil să nu se întâmple, mă voi agăța cu mâinile de bastingaj și voi strânge din dinți așteptând să se potolească, atâta tot. Am mai făcut așa... Pe ocean, mă simt în mod curios eliberat de miza permanentă a supraviețuirii.

Din toate aceste motive, abordez cu relativă seninătate cei 18.000 km de ocean care mă despart de următoarea etapă, insula Halmahera, din Indonezia. Asta înseamnă ceva mai puțin de trei luni pe apă, cam de trei ori traversarea Atlanticului. Dar e începutul lunii decembrie, cea mai potrivită perioadă – sau, în orice caz, cea mai puțin nepotrivită – ca să mă lansez în traversarea Pacificului, cea în care riscul de furtuni și uragane este cel mai mic. Din acest punct de vedere, sunt mulțumit că mi-am respectat planificarea.

Ca pentru a-mi tempera entuziasmul, problemele tehnice încep încă din prima noapte pe ocean. Când mă pregătesc să-i predau ștafeta ca să merg la culcare, pilotul automat se defectează. Îl înlocuiesc cu cel de rezervă... care se strică și el. Au fost testate totuși amândouă înainte de plecare. Sunt nevoit să stau la cârmă, în condițiile în care oceanul e agitat și vântul îmi suflă drept în față, ceea ce nu mă împiedică să înaintez cu o viteză onorabilă: între 7 și 12 noduri.

Nu se crapă bine de ziuă că apar alte probleme. Descopăr că telefonul prin satelit integrat nu funcționează, nici stația radio, iar computerul de bord nu mai e în stare să primească sau să trimită niciun e-mail. Chiar și vela foc dă semne de slăbiciune, lăsând să apară fisuri ce se vor agrava inevitabil din cauza vântului...

Pe scurt, la 48 de ore de la plecarea din Pedernales, nimic nu mai funcționează. E cu atât mai incredibil cu cât totul a fost testat și retestat de Martin și echipa lui...

Din fericire, telefonul prin satelit cu iridium merge încă, ceea ce mă ferește să fiu rupt de lume. Îl folosesc ca să-l sun pe Sebastian Devenish, căruia îi cer să-mi procure imediat alți doi

piloți automați, un nou telefon prin satelit, o nouă stație radio și un foc de schimb.

— Nicio problemă, îmi răspunde Seb. Și unde livrez toate astea?

— În Galápagos. Voi ajunge acolo peste două zile.

Nu prea îi convine, fiindcă s-a întors deja în Elveția (unde va putea cumpere tot ce i-am cerut). Dar îl consolează perspectiva că va putea să facă o serie de fotografii frumoase.

Pe 17 decembrie, după patru zile de la plecarea din Pedernales, ajung în arhipelagul ecuadorian Colón, mai cunoscut sub numele de insulele Galápagos, situat chiar pe Ecuator. E un noroc că nu se află mai departe. Fără pilot automat, am fost obligat să stau la cârmă tot timpul și sunt epuizat.

Prevăzusem să le traversez, nu să mă opresc aici. N-am așadar hărți precise ale acestui arhipelag și sunt obligat să navighez pe ghicite, între faleze și recife, în căutarea unui port. Descopăr în trecere un adevărat paradis, unde pisici-de-mare enorme sar din apă ca delfinii, unde focile se zbenguiesc în libertate pe țărmuri încă protejate... Nimeresc până la urmă peste o bază militară – încă una – Puerto Seymour.

O contactez cu mica mea stație radio VHF și cer adăpost, explicând că ambarcațiunea mea nu mai poate naviga. Codul maritim cere oricărui port să acorde adăpost unei nave aflate în dificultate, așa că militarii sunt obligați să mă primească. Ceea ce și fac, nu fără a-mi inspecta trimaranul ca să se convingă că focul este într-adevăr rupt, piloții automați defecți etc.

Nu mai am altceva de făcut decât să aștept sosirea lui Seb.

Care, în acest timp, e cât pe ce să plece spre Mexic! Aflu de la Cathy că Seb bănuise ceva în momentul urcării la bordul

avionului de legătură, la Quito. Ceilalți pasageri nu păreau a fi turiști, în vreme ce insulele Galápagos sunt o destinație esențialmente turistică. Stând de vorbă cu unul dintre ei, Seb și-a dat seama în ultimul moment că avionul mergea la San Cristóbal, în Mexic, nu la San Cristóbal, capitala insulelor Galápagos!

Din fericire, conform instrucțiunilor mele, Seb transporta tot echipamentul cu el, în bagajele de mână. Asta i-a permis să părăsească avionul și să-i tragă o săpunealã funcționarei, care s-a scuzat cât se poate de prozaic. Și n-a putut să facă mai mult, deoarece nu mai era niciun loc liber la următoarele zboruri spre insulele Galápagos.

Atunci, îmi încerc și eu norocul. Le explic situația mea militarilor ecuadorieni care mi-au acordat ospitalitate și le cer o mână de ajutor. În cele din urmă, acceptă să uzeze de prioritatea pe care o au la zborurile spre arhipelag și să-i rezerve un loc lui Seb...

Am petrecut două zile pe ambarcațiunea mea, ancorată în acel mic golf natural, fără probleme deosebite. Oceanul a așteptat să plec după Seb la aeroport pentru ca, la flux, să devină agitat până în incinta portului și... să smulgă de pe fund ancora trimaranului. Imediat, *Latitudine zero*, târându-și ancora după el, a pornit în derivă lent, dar sigur, spre stâncile care se găsesc la celălalt capăt al digului. Văzând aceasta, un militar de la bază a sărit într-o barcă pneumatică cu motor, a gonit spre ambarcațiunea mea și a adus-o înapoi la inelul de amarare.

După ce evitase în ultima clipă să plece în Mexic, Seb sosește la destinația dorită, împreună cu echipamentul. Instalăm totul pe trimaran și ne asigurăm că de data asta funcționează,

navigând între insule o zi, două. Seb nu regretă nenumăratele ore de călătorie pe care le-a făcut încărcat ca un catâr. Insulele Galápagos sunt legendare și, văzându-le, înțelegi de ce: prin frumusețea lor ireală, par în afara timpului, ca un fel de Atlantidă uitată de hărți, accesibilă doar călătorilor rătăciți. Aparatul foto al camaradului meu pare aproape la fel de fericit ca el...

Părăsesc insulele Galápagos cu câteva zile înainte de Crăciun. Un Crăciun pe care îl voi petrece singur, în mijlocul Pacificului, gândindu-mă la Annika, Jessica și Cathy care, aflate la 10.000 km de mine, vor împodobi bradul în apartamentul nostru de la Château-d'Oex, din Elveția.

În ziua de 25 decembrie, îmi sun soția și fetele să le spun că totul merge bine, că sunt alături de ele cu gândul, că..., în fine, să le spun tot ceea ce un om aflat în situația mea le poate spune celor pe care le iubește: multe... și nu mare lucru.

Pe 31 decembrie 1999, întreaga planetă sărbătorește trecerea în anul 2000. Știu că, în toate capitalele lumii, mulțimi entuziaste invadează străzile, fixând cu privirea orologii imense și luminoase, așteptând miezul nopții ca să izbucnească în urale odată cu focurile de artificii...

Mă număr printre primii pământeni care au trecut în anul 2000, deoarece mă aflu în interiorul celui de-al doilea sau al treilea fus orar, după *dateline*, linia de schimbare a datei.

Doar câteva arhipelaguri din Oceania trec în anul 2000 odată cu mine. Acolo, cam peste tot, pe marele Pacific, noaptea, sunt probabil nu atât focuri de artificii cât tam-tamuri și ukulele... nu atât claxoane și ambuteiaje cât dansuri tradiționale pe plaje, cu focuri de sărbătoare și coliere de flori...

Eu aud doar respirația ușoară a valurilor și pocnetul repetat al velelor în vânt... Nu simt niciun regret, nicio tristețe că mă aflu departe de toate aceste distracții. Spre deosebire de atâția alții, sunt singur, sunt liber și fac ce-am ales să fac... cam ca delfinii care se țin după mine oferindu-mi un balet acvatic a cărui grație face cât toate focurile de artificii.

Încerc să-i trimit e-mailuri lui Cathy la fiecare două sau trei zile. Dar, din două în două ore, dacă nu mă împiedică nimic, scriu conștiincios în caietul de școlar care îmi ține loc de jurnal de bord. Acest jurnal este o noutate, deoarece am început să scriu în el când am pornit pe Pacific. Notez nu numai poziția, ci și viteza maximă din ultimele două ore, viteza de croazieră, distanța străbătută de la ultima „poziționare" și timpul în care am parcurs-o, direcția vântului și situația velelor... Seara, adaug câteva observații despre cum a fost vremea și despre vânturile întâlnite în timpul zilei... plus câteva remarci personale sau tehnice.

Ținerea acestui jurnal de bord nu este absolut necesară navigației. Dar mă încăpățânez să-l țin din motive practice și imediate, precum și ca să am un raport detaliat al călătoriei.

Dacă, mai târziu, voi fi întrebat cum era vremea în cutare zi, în cutare loc al traversării, acest jurnal va constitui un memento prețios. Și va fi de-ajuns să-l recitesc ca să retrăiesc în minte această mare aventură maritimă.

Jurnal de bord. Trezit azi-noapte de un val enorm care s-a năpustit asupra ambarcațiunii din spate. Schimbare bruscă de timp. Obligat să cobor iute gennakerul...

Uneori, vremea rămâne închisă zile întregi și GPS-ul e în pană de curent, din lipsă de soare. În jurnal se succedă cuvintele „fără curent... fără curent...” în locul precizării poziției.

O nouă criză de malarie mă țintuiește în cușetă două zile la rând, chinuit de febră și neputând să înghit nimic. Pilotul automat își golește acumulatorii ținându-mi locul prea multe ore... Când mi-e puțin mai bine, trec la cârmă pentru perioade mai lungi, ca să-i las timp pilotului automat să se încarce.

După câteva zile, o nouă criză... Alte 48 de ore de febră și de frisoane... Din fericire, oceanul nu e prea agitat...

Totul se schimbă brusc într-o dimineață devreme. La est, văd gonind spre mine o masă noroasă neagră ca smoala. Vântul începe imediat să bată și oceanul devine agitat. Trebuie să reduc din pânze urgent. Ca să pierd cât mai puțin timp, hotărăsc să fac asta în ultimul moment. E o greșeală. Când mă decid în fine să pornesc pilotul automat ca să cobor gennakerul, un val lovește ambarcațiunea oblic și o așază de-a latul față de vânt. Care abia aștepta ca să se repeadă în vela principală ca un camion în plină viteză. Pe când mă cramponez de ghiu, acesta se deplasează ca brațul unei catapulte și mă aruncă dintr-un capăt într-altul al ambarcațiunii. Ghinion! Degetul mi-a rămas prins într-o carabinieră. Deodată, e sânge peste tot. Puntea a devenit roșie... Mă doare atât de tare, încât cred că mi-am pierdut o falangă. Încă una! Dar accidentul m-a lăsat doar fără o unghie, smulsă de carabinieră.

Când oceanul e liniștit și vânturile sunt favorabile, când n-am nimic altceva de făcut decât să țin cârma, atunci pot să profit pe deplin de frumusețile imensei întinderi de apă.

S-ar putea crede că e mereu așa. Dar ochiul capătă experiență cu timpul și devine sensibil la cele mai mici detalii. Întotdeauna este ceva de observat. Acele puncte minuscule de pe cer: păsări venite dinspre un uscat care nu se vede. Acele reflexii de oțel albăstrui: o familie de delfini. Când se apropie și mă însoțesc o bucată de drum în cursul zilei, îi zăresc până și sub apă. Cu ochii lor plini de inocență și acel soi de zâmbet, seamănă cu cei din desenele animate.

Oceanul își schimbă culoarea din cauza unei mase de apă caldă care urcă din adâncuri în acel loc, apoi și-o schimbă iar, puțin mai departe... Un banc de pești mă înconjoară brusc, ca mii de monede argintii agitate sub suprafața apei. Păsările, care erau doar niște pete negre la orizont, sosesc cu sutele și aripile lor devin, când se apropie, la fel de albe ca burțile. Ca într-un manej neîntrerupt, plonjează în apă, ies la suprafață în clipa următoare și-și reiau zborul cu prada care li se zbate în cioc.

Când natura face o pauză, sunt ocupat cu examinarea pânzelor. Nu particip la o întrecere în jurul lumii, dar calendarul pe care mi l-am fixat în funcție de anotimpuri mă obligă la o permanentă cursă contracronometru, în care poziția pânzelor este primordială. Și întotdeauna perfectibilă.

Imensitatea...

În fiecare zi, în fiecare minut sunt tot mai conștient de felul în care acest termen definește Oceanul Pacific.

Atlanticul avea încă o dimensiune. Era un ocean vast, dar puteam, cum să spun?... să-i percep marginile, începutul și sfârșitul. Pe când îl traversam, păstram permanent un fel de conștiință geografică mentală care îmi permitea să-mi estimez poziția pe suprafața lui. Ca și cum mintea mea ar fi putut să-i atingă cele două extremități.

Prin comparație, era un lac.

Această conștiință nu mai există pe Pacific. Oceanul acesta e atât de vast, încât am impresia că mă aflu pe un fel de bandă rulantă lichidă, care ar trece pe sub mine la infinit. Parcă stau pe loc. Timpul e atât de lung, încât se anulează. Distanțele sunt atât de... incomensurabile, încât încetează să se mai măsoare în termeni strict umani. Desigur, o privire pe hărțile maritime îmi permite să-mi găsesc poziția, dar aceste noțiuni matematice nu au corespondențe perceptibile...

Doar zilele se succedă, una după alta, fără niciun motiv plauzibil pentru ca această perindare să se oprească vreodată. Un fel de mișcare perpetuă al cărei prizonier aș fi...

Iau în greutate pentru prima dată de la începutul aventurii mele. Nu mă plictisesc niciodată, dar mă mișc relativ puțin și am tendința să mănânc mai mult decât înainte. Sindromul clasic al inactivității. Sau mai curând, în cazul meu, al relativei lipse de activitate. În comparație cu jungla, situația s-a inversat: îmi petrec cea mai mare parte a timpului așezat și nu e nevoie să vânez sau să pescuiesc ca să mă hrănesc. De altfel, pescuitul e dificil la viteza cu care mă deplasez: o momeală trasă în urma ambarcațiunii s-ar deplasa prea repede pentru ca cei mai mulți dintre pești s-o poată prinde. Ca să mă consolez, am la îndemână un butoiaș de 120 l plin cu ciocolată și fursecuri. Îmi înșel lenea servindu-mă din el... Lăcomia mea naturală iese învingătoare, ajutată de aerul marin care, după cum se știe, face poftă de mâncare. Și cum pofta vine mâncând... mi-e foame întruna.

Pe de altă parte, oceanul aduce totuși puțină diversitate în meniurile mele. Cufundându-se în valuri, plasele care leagă coca de flotoare adună deseori, noaptea, pești zburători și

calmari. Dimineața n-am decât să culeg ce s-a adunat, un meniu cât se poate de proaspăt pentru micul dejun.

Deodată, după 45 de zile pe apă, GPS-ul o ia razna.

Când, după ce am introdus cuvintele „Libreville, Gabon”, apăs tasta „mergi la”, nu e în stare să-mi dea indicațiile obișnuite, nu poate să-mi spună dacă trebuie să merg mai departe spre vest sau să fac cale-ntoarsă și s-o pornesc spre est. Firește, cunosc răspunsul la această întrebare (în lipsa altor indicații, l-aș primi de la soare), și totuși...

Explicația fenomenului este, bineînțeles, evidentă: punctul meu de plecare, Libreville, este și ținta mea și mă aflu la distanță egală între cele două. Cu alte cuvinte, exact la 20.000 km. Am străbătut exact jumătate din traseu! Și acest „exact” se situează aici, în plin Pacific, la mii de kilometri de nicăieri...

Mă găsesc în cealaltă parte a lumii...

Visez de la plecare acest moment în care distanța pe care o mai am de parcurs va deveni mai mică decât distanța parcursă, momentul în care n-am să mă mai îndepărtez de țintă și voi începe să mă apropii de ea. Îmi vine să sar în sus de bucurie, singur pe ambarcațiunea mea în mijlocul oceanului... și-mi vine să mă prăbușesc pe cușetă cu cuvertura pe cap. Sunt stăpânit de bucuria euforică de a fi străbătut jumătate din drum, dar și de o angoasă aproape depresivă la gândul că nu am făcut *decât* jumătate de drum...

Continui, din joacă, să cer indicații GPS-ului. Care îmi răspunde să fac cale-ntoarsă. Care îmi răspunde prostii... Pentru un moment, trebuie spus, e complet debusolat...

După ce am străbătut vreo 10 km „în partea cealaltă”, distanța care mă desparte de Libreville devine – foarte puțin –

mai scurtă spre vest, ceea ce nu-i scapă GPS-ului, care, revenindu-și, îmi indică cuminte direcția.

Jurnal de bord. Acum pot să spun că jumătate de lume este un loc formidabil. Sper că voi putea să spun la fel și despre cealaltă jumătate...

Navighez de două luni pe apele Pacificului. N-am mai văzut niciun petic de uscat după insulele Galápagos. În față, puțin la dreapta față de traseul meu, se află insulele Kiribati, foste posesiuni britanice sub numele de Gilbert. Nu se pune problema să mă opresc acolo, dar... mă apucă deodată dorința de a vedea cum arată, o dorință mai cu seamă de a zări uscatul. Chiar și de departe. Deviez puțin de la traiectorie și disting curând relieful muntos. Imaginea îmi face plăcere și mă liniștește. Mă apropii. Mă apropii și mai mult... Deodată, curenții violenți care se învârtesc între aceste insule pun stăpânire pe ambarcațiunea mea, o smulg din puterea vântului care tocmai a slăbit și mă trag cu repeziciune spre o extremitate stâncoasă. Incapabil să mă împotrivesc, sunt cuprins de un început de panică. Doar n-am să mă strivesc aici, în plin Pacific – când aproape că l-am dovedit –, de niște insulițe care nici măcar nu sunt în drumul meu!

Zgâlțâit zdravăn, fără niciun control, pe trimaranul meu, trec la 15 m de extremitatea stâncoasă! Abia după aceea se hotărăște și vântul să-mi umfle pânzele și scap în sfârșit de curenți.

La orizont, un punct minuscul crește văzând cu ochii până se transformă într-un cargobot enorm. Sunt obișnuit cu acest

fenomen de când văd gămălii de ace în depărtare mărindu-se și devenind nave imense. Și sunt întotdeauna așa în comparație cu cei 8 m lungime ai trimaranului *Latitudine zero*. Și cu atât mai mult când amenință să mă distrugă ca pe o insectă, fără măcar să-și dea seama, și abia am timp să schimb direcția.

Cargobotul se numește *York*. Ne întâlnim chiar pe Ecuator. Traseul lui este aproape perpendicular pe al meu, fiindcă vine din Japonia și se îndreaptă spre Noua Zeelandă. Asta aflu de la căpitan, care, contrar multora dintre colegii lui, are amabilitatea să răspundă la apelurile mele radio.

Accentul lui scoțian și accentul meu sud-african fraternizează ca pe un teren de rugby. Îi explic în câteva cuvinte ce fac în mijlocul Pacificului la bordul unui trimaran de agrement. Aspectul absurd și grandios totodată (un cocteil care i-a captivat întotdeauna pe britanici) al expediției mele îl entuziasmează pe comandantul cargobotului, care ajunge să mă întrebe dacă am cu ce să mă hrănesc.

— Da, dar n-am mai luat o masă în înțelesul adevărat al cuvântului de două luni, răspund.

— Tocmai suntem la masa de duminică, zice *the captain*. Fă-ne onoarea de a ni te alătura.

— Cu plăcere, dar nu văd cum...

— Stai pe loc, ne ocupăm noi de toate.

Dar tocmai am trecut unul pe lângă celălalt și nava enormă se îndepărtează la fel de repede cum s-a apropiat. Eu o țin drept înainte în direcția mea...

Deodată, văd cu stupefacție cargobotul întorcând într-un uriaș siaj în arc de cerc și venind spre mine. Nu-mi vine să cred.

— O să-ți aruncăm un container etanș, mă anunță scoțianul. Ai în el meniul zilei: rosbif, cartofi dulci, orez, *gravy* (sos cu

carne), plus vreo șase doze de bere și, în plus, o sticlă de scotch. E bine?

Dacă e bine? Am lacrimi în ochi. Salivez deja ca un pitbull în fața unui biftec.

Când *York* trece din nou prin dreptul meu, un marinar aruncă peste bord un fel de găleată mare, închisă cu capac. Dar impactul, după o cădere de 20 m, face să-i sară capacul. În timp ce cargobotul se îndepărtează, stau cu ochii țintă la găleată, care saltă ca un dop pe valuri. Și se umple cu apă încet, dar sigur!

Mă reped direct spre ea, dar sunt încă departe. În timp ce mă apropii, strâng velele ca să reduc viteza și să n-o ratez. Aplecat deasupra apei, întind brațul. Simt deja în gură gustul de rosbif cu cartofi... E petrecere în capul și în stomacul meu...

Mai am doar câțiva metri până la acel meniu sublim de duminică, dar găleata încasează un ultim val... și se duce la fund. Acolo, sub ochii mei! Pentru prima dată de când am plecat în această expediție, cred c-o să plâng!

Căpitanul cargobotului *York*, chiar dacă n-a reușit să mă hrănească, m-a ajutat cu informațiile lui meteo și m-a anunțat că mă îndreptam direct spre o depresiune care coboară spre sud. Aceasta se anunță prin câteva zile de vânturi violente, dar favorabile. Gonesc cu 12-14 noduri, în ciuda unor valuri din ce în ce mai puternice.

Balene-pilot, ațipite în curentul care le poartă spre sud în această perioadă a anului (e începutul lunii ianuarie), se ivesc cu regularitate lângă ambarcațiunea mea. Masa lor enormă iese din apă pe neașteptate, aruncând în aer un gheizer vaporos care se înalță spre cer. Noaptea arată și mai impresionant. Și

angoasant. Nu le văd, dar aud zgomotul suflului lor, iar vântul le poartă până la nările mele răsuflarea mirosind a pește stricat. Balenele sunt animale inofensive, dar involuntar periculoase din cauza mărimii lor enorme. Dacă una dintre ele ar ieși la suprafață sub coca mea sau mi-ar da o lovitură de coadă... ar fi sfârșitul călătoriei.

Sunt pe mare de 70 de zile. Am senzația că trimaranul meu, împins întruna și cerându-i-se mereu mai mult, obosește. Ca motorul unei mașini cu prea mulți kilometri la bord, scoate zgomote noi, necunoscute, sonorități îngrijorătoare deoarece nu sunt identificabile imediat. O bătaie, ceva care lovește, un clinchet ciudat... Inima îmi sare în piept de fiecare dată... Soarele și sarea afectează velele, ultravioletele atacă echipamentul electronic... Scoicile și algele, adunate pe cocă, îngreunează ambarcațiunea și îi încetinesc înaintarea... Vânturile, care bat, lovesc și rup în permanență, își îndeplinesc acțiunea inexorabilă de subminare ... *Latitudine zero* se uzează pur și simplu, fără să pot face nimic ca să împiedic asta. Această traversare, fiind atât de lungă, nu seamănă deloc cu cea a Atlanticului. Este o adevărată încercare pentru ambarcațiune. Ea se uzează și eu la fel. Dar mie îmi vor fi de ajuns câteva zile de odihnă ca să fiu ca nou.

Uscatul e foarte aproape. Nu-l văd, dar hărțile mi-l indică și acest soi de al șaselea simț pe care l-am dobândit mă ajută să-i simt prezența. „Survolez” într-un fel Papua-Noua Guinee, deoarece se află la câteva sute de kilometri mai la sud.

Dacă totul merge bine, ar trebui să ajung la Halmahera, cea mai estică dintre insulele indoneziene, peste cinci-șase zile.

Îl sun pe Martin și-i dau instrucțiuni să se pregătească să ne întâlnim. Va lua, împreună cu Sean și Sebastian, un avion spre Jakarta, altul spre Borneo (care se numește acum Kalimantan) și, în fine, ultimul spre Halmahera. De acolo, coechipierii mei ar trebui să găsească fără prea mare greutate o ambarcațiune cu care să-mi vină în întâmpinare.

Insula Halmahera e situată exact pe Ecuator. Nu e foarte mare și aș putea s-o ocolesc rămânând în marja pe care mi-am acordat-o. Dar, îndrăznind să spun așa, mi-e sete de uscat după atâtea săptămâni de navigație și doresc să pun piciorul pe această insulă, lată doar de vreo 15 km în locul unde intenționez să trag la mal. Viitorul meu marș va fi scurt...

Un jurnalist de la France Info, care se interesează de aventura mea, mă contactează prin stația radio și mă întreabă ce am de gând să fac în Halmahera.

— Nimic deosebit, răspund. Vreau doar să calc pe uscat. Îmi doresc să stau în picioare undeva fără să se miște ceva sub mine, ca să fac și eu o schimbare.

Martin, Seb și Sean aterizează la Jakarta. Nici nu coboară bine din avion și află că la Halmahera tocmai a izbucnit războiul între creștini și jihadul islamic. Li se recomandă în mod categoric să nu pună piciorul acolo. O recomandare de care, evident, nu țin seama, cu un curaj care frizează inconștiența. După ce ajung pe insulă, descoperă că situația e și mai sumbră decât li se anunțase. Extremiștii musulmani nimicesc și cel mai mic sat. Văzând că sosesc acești occidentali, se aruncă asupra lor și îi amenință cu armele. În cinci minute, Martin, Seb și Sean sunt condamnați la moarte de o bandă de fanatici gata să apese pe trăgaci în orice moment. Dar, printr-o

minune, armata oficială îi salvează în ultima clipă și îi pune la adăpost într-o cazarmă situată pe insula vecină Bacan, unde trebuie să ajung să-i iau.

Martin, care îmi istorisește totul la telefonul prin satelit, precizează – pentru cazul în care n-aș fi înțeles – că nici nu poate fi vorba să pun piciorul în Halmahera. Islamiștii m-ar împușca fără somație, îmi spune el.

Am mai auzit asta undeva...

Flashurile de știri de la BBC, pe care le recepționez la stația radio pe unde scurte, îmi confirmă situația.

Surâd cu tristețe și-mi reamintesc cuvintele jurnalistului de la France Info despre Halmahera:

— Ce veți face când vă veți întoarce la civilizație?

Civilizație...

Pentru mine, civilizația nu este o chestiune de confort modern, ci pur și simplu un loc unde ești primit cu zâmbetul pe buze și cu vorbe de bun venit. O țară în care se trage în tine cu arma nu este altceva decât un cuib de barbari...

Un moment, sunt tentat să fac cale-ntoarsă pe Pacific. Acolo cel puțin eram liber să trăiesc cum doream, să mă deplasez după plac, singura constrângere fiind vântul... Dar n-o să mă las totuși descurajat, după ce-am făcut mai bine de jumătate din ocolul lumii. Și apoi, nici nu poate fi vorba să-i las pe Martin și pe ceilalți în voia sorții...

Când mă aflu la doar câteva zile de Halmahera, nimeresc drept în faimoasa zonă de calm ecuatorial atât de temută de marinarii care navighează în Pacific. De o oră, aproape de la un minut la altul, nicio suflare de vânt. O apă calmă. Pânzele devin brusc tăcute și flasce... un bazin dintr-un parc.

Meduzele, care doar plutesc în derivă, se deplasează mai repede decât mine. Totul durează o zi... două... trei... Sunt descumpănit, neputincios. Imposibilitatea totală de a acționa e mai deprimantă decât tot restul. Și Martin, Seb și Sean care mă așteaptă acolo...

Clocotesc de mânie. Aș vrea să fac ceva. Dar ce?

Ca să-mi ocup în mod util timpul, profit de această imobilitate forțată ca să fac puțină curățenie. După ce îmi leg hamul cu grijă – pentru cazul în care vântul ar începe să bată brusc –, mă arunc în apă. Întâi mă răcoresc, apoi încep să curăț coca pentru a o debarasa de toate scoicile și microorganismele încrustate în ea.

După cinci zile de nemișcare absolută, cedez și recurg la mijlocul cel mai derizoriu, dar care îmi va da cel puțin impresia că navighez: fixez o vâslă la prora trimaranului și înaintez vâslind...

Înot aș merge mai repede...

„Ajută-te și cerul te va ajuta”, zice un vechi proverb. Cred că e adevărat, fiindcă vântul se hotărăște în sfârșit să bată...

În timp ce eu mă târam lamentabil pe ultimul tronson din Pacific, Martin, în cazarma din Bacan, a pus la cale un plan de acțiune pe care mi-l comunică prin telefon:

— Ascultă, e foarte simplu. Vei ocoli Halmahera prin extremitatea de sud a insulei și vei aștepta în strâmtoarea Patinti (care desparte Halmahera de insula Bacan). Acolo vom veni la tine împreună cu militarii, care te vor escorta apoi până într-o zonă mai puțin periculoasă.

N-am de ales deocamdată, așa că-i urmez instrucțiunile și iau direcția sud-vest. Chiar dacă Halmahera a devenit o

sucursală a iadului, sunt totuși nerăbdător să-i privesc țărmurile, în lipsă de altceva mai bun.

Și acestea se ivesc în fine în fața mea, la 79 de zile de la plecarea din Pedernales.

Sunt cuprins de o euforie care mă face să uit ororile ce se petrec acolo. E pământ! Primul meu petic de pământ indonezian! Și acel pământ, cucerit după 11 săptămâni petrecute pe ocean, este simbolul victoriei mele asupra Pacificului!

Sunt nebun de bucurie, până acolo încât, într-un avânt pe care nici măcar nu-l controlez, mă arunc cu tot corpul, cu toată inima spre acea insulă pe care îmi vine s-o sărut. Îmi iau elan ca pe o trambulină, alerg spre prora trimaranului și fac un salt cu brațele depărtate, care mi-ar aduce cu siguranță o medalie la un concurs de sărituri.

Încă sunt în aer, între ambarcațiune și ocean, când îmi dau seama într-o străfulgerare că: 1) nu sunt legat cu hamul; 2) trimaranul e pe pilot automat.

Dacă nu reușesc să mă agăț de el imediat, va continua să se deplaseze fără mine. Bine, nu mă aflu în mijlocul Pacificului și poate aș reuși să înot până la țărm, dar...

Într-un fel de reflex acrobatic, mă răsucesc ca un vierme în cârlig, încă dinainte să ating apa, ca să mă întorc. Ajuns în apă, îmi iau elan și împing din toate puterile ca să țâșnesc la suprafață, cu brațul întins spre cablul ce leagă bompresul (micul catarg orizontal de la prora ambarcațiunii, care ține întinse cablurile velelor) de baza cocii... Panica îmi înzecește energia și... apuc cu mâna cablul în ultima secundă.

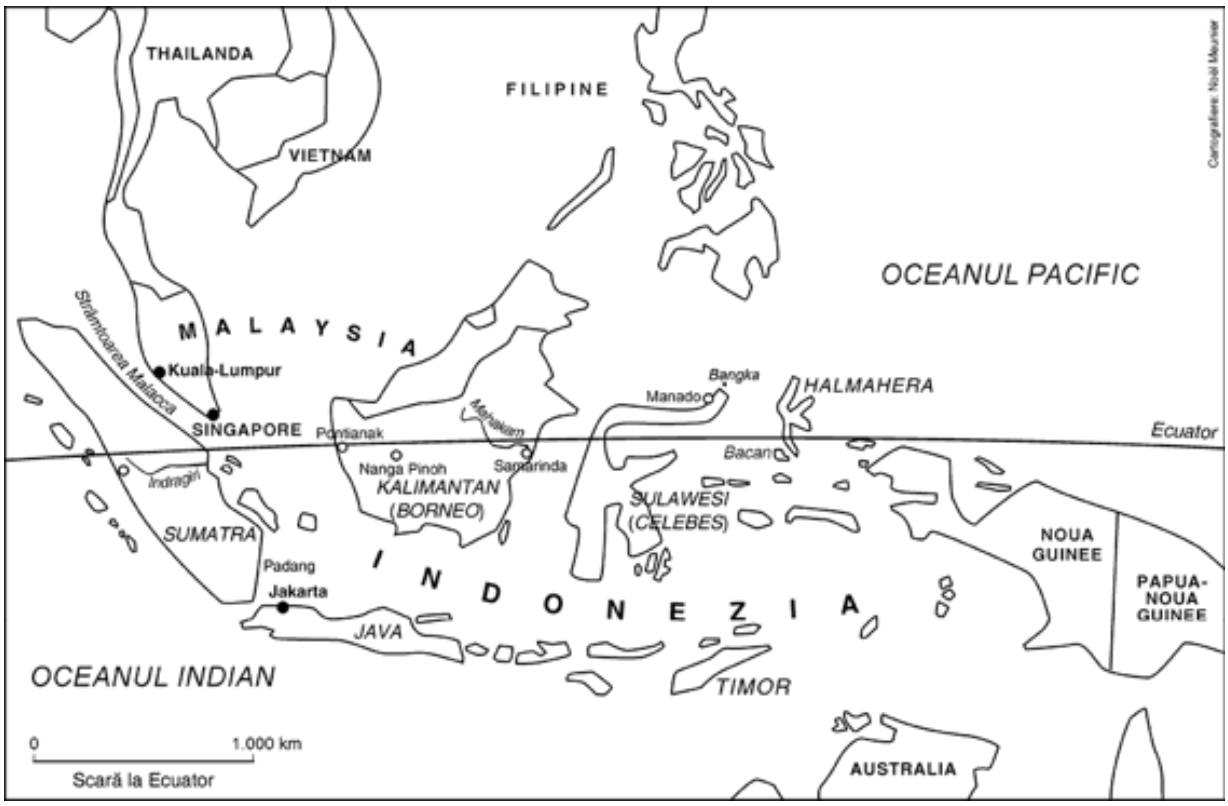
E straniu... În ciuda unei experiențe incontestabile în materie de pericol, nu reușesc să scap de acest soi de

spontaneitate aproape infantilă care, uneori, mă împinge să fac cele mai mari prostii... În orice caz, va trebui să scap de obiceiul de a mă arunca tot timpul în apă. Sau să capăt obiceiul de a folosi hamul.

Am primit o nouă palmă peste față, asta ca să-mi amintesc probabil că victoria nu va fi obținută înainte de a ajunge pe plaja de la Libreville și că, până atunci, cea mai mică slăbire a concentrării poate încă să mă coste viața.

Cuminţit, îmi reiau înaintarea, spre nord-vest de data asta, și pătrund în strâmtoarea Patinti. Văd curând o ambarcațiune cu etrava ascuțită și cu o nuanță gri-oțel caracteristică. Este o vedetă rapidă militară, înțesată de soldați înarmați. E clar că trecătoarea este controlată de armată. Chiar dacă prefer să dau peste soldați decât peste rebeli islamiști, nu pot să n-am un sentiment de tristețe.

După singurătatea și libertatea de pe ocean, iată pământul oamenilor.


THAILANDA
FILIPINE
VIETNAM
OCEANUL PACIFIC
Strâmtoarea Malacca
M A L A Y S I A
Kuala-Lumpur
SINGAPORE
Pontianak
Nanga Pinoh
Samarinda
KALIMANTAN
(BORNEO)
Indragiri
SUMATRA
Padang
Jakarta
JAVA
I N D O N E Z I A
Bangka
Manado
HALMAHERA
Ecuator
Bacan
SULAWESI
(CELEBES)
NOUA
GUINEE
PAPUA-
NOUA
GUINEE
OCEANUL INDIAN
TIMOR
AUSTRALIA
0
1.000 km
Scară la Ecuator
Cartografiere: Noël Meunier

IV
Furtuni în Paradis

Pe când încep să străbat strâmtoarea Patinti se anunță deodată o noapte cu furtună. Martin, Seb și Sean au fost puși la adăpost de militari pe insula Bacan, care se află în fața mea. Am zărit-o de departe, exact înainte de a se întuneca, dar cu ochiul liber e imposibil să evaluez distanța ce ne separă. Vântul puternic care începe să bată mă propulsează cu 14-16 noduri. Sunt orb acum și știu un singur lucru: dacă-mi păstrez traiectoria, la această viteză o să mă zdrobesc de Bacan. Cobor cât mai mult din vele, dar tot înaintez cu 12-14 noduri. Trebuie neapărat să-mi cunosc poziția față de insulă. Însă hărțile mele cu această regiune nu sunt îndeajuns de detaliate ca să-i pot „băga” coordonatele în GPS.

Pe când primele fulgere brăzdează întunericul cald și jilav, îl sun pe Martin, care are hărți mai detaliate decât ale mele, ca să-i cer să mă ajute să determin unde mă aflu exact. Îi transmit poziția și traiectoria. După trei minute, mă sună îngrozit:

— Mike, întoarce-te imediat! Te îndrepți direct spre stânci! Virează la 250°, mergi 3 km în direcția sud-est, apoi ia-o spre vest.

În plină furtună și în plină noapte, mă zbat ore în șir ca să manevrez ambarcațiunea, scuturată din toate părțile de valuri mari. În cele din urmă, ajung în largul locului unde Martin și ceilalți sunt reținuți de militari. Mă rog, așa cred.

Vocea lui Martin mă liniștește la telefon:

— E bine, rămâi unde ești, o să venim după tine.

Să rămân unde sunt, ușor de spus! În acel loc, apa e prea adâncă, astfel încât nu pot arunca ancora. Atunci, îmi petrec restul nopții deplasându-mă înainte și înapoi și în cerc...

Când lumina zorilor se revarsă peste o apă care a redevenit aproape liniștită, văd o vedetă militară îndreptându-se spre mine. La bordul ei se află Martin, Seb, Sean și trei-patru militari înarmați. Atitudinea lor față de mine este destul de agreabilă, veștile însă mai puțin: toate mijloacele de transport regulate sunt paralizate de conflict. Nimeni nu mai poate nici să vină în Bacan sau în Halmahera, nici să plece. Singura modalitate ca prietenii mei să părăsească insula Bacan este să se îmbarce cu mine la bordul trimaranului.

Ceea ce și fac. Militarii ne escortează cu vedeta lor până suntem în siguranță, în afara razei de acțiune a jihadului. Apoi ne urează noroc și fac cale-ntoarsă.

Momentul atât de mult așteptat în care voi pune piciorul pe uscat se amână. Acum nu mai pot face nimic altceva decât să-mi continui drumul spre vest până la arhipelagul Celebes, a cărui insulă principală poartă acum numele de Sulawesi.

Ecuatorul traversează această insulă în partea sa cea mai îngustă (22 km), pe care intenționam s-o străbat pe jos sau cu bicicleta, dacă permitea terenul. Dar sunt confruntat cu o problemă logistică: ca să ajungă la mine de cealaltă parte, ambarcațiunea mea va trebui s-o ocolească, ceea ce înseamnă o

distanță de 1.800 km. Aș ajunge deci înaintea ei și ar trebui s-o aștept, ceea ce ar duce la o pierdere de timp absurdă prin inutilitatea ei.

Hotărăsc deci să navighez în jurul insulei Sulawesi până în locul în care Ecuatorul o traversează, dar de cealaltă parte. Acolo, ca să-mi țin „angajamentele", voi porni înapoi și voi face drumul dus-întors, așa cum mi-am făgăduit.

Dar nu voi aștepta să ajung până acolo ca să pun în sfârșit piciorul pe uscat. Pe acest teritoriu stăpânit de creștini, totul e calm – deocamdată – și niciun pericol nu ne amenință aprioric.

Navigăm cinci zile toți patru. Fratele meu și cei doi coechipieri ai noștri sunt încă zdruncinați de ororile ai căror martori au apucat să fie pe insula Halmahera: case și biserici în flăcări, locuitori aruncați pe drumuri, oameni împușcați de aproape... Măcar de asta eu am scăpat!

Sebastian face fotografii, Sean îi filmează pe cei patru bărbați aflați într-o ambarcațiune...

Pe insula Bangka, la vreo 10 km în largul extremității nordice a insulei Sulawesi, pun în cele din urmă piciorul pe uscat pentru prima oară de la oprirea în insulele Galápagos.

Am petrecut 87 de zile fără să cobor de pe trimaranul meu...

E noapte când ajungem – hotărât lucru, e deseori noapte când ajung undeva. Plaja este slab luminată de bungalourile și restaurantele din Bangka, o mică stațiune turistică. În momentul în care simt nisipul sub picioare cad în genunchi, copleșit de emoție și sărut pământul ca papa la coborârea din avion. Dar nu ne aflăm pe pista unui aeroport, așa că-mi lipesc fața de nisip. Am mai degrabă impresia că sunt europeanul Cristofor Columb care face primii pași pe o plajă din Lumea Nouă...

Escala e scurtă. Sebastian trebuie neapărat să se întoarcă în Elveția (via Jakarta sau Singapore), unde îl cheamă obligațiile personale. Avionul lui decolează curând de pe aeroportul din Manado, în capătul nordic al insulei Sulawesi. Din păcate, niciun zbor, niciun vas nu leagă Bangka de Sulawesi până peste câteva zile. Ne întoarcem așadar pe ocean, la nicio oră după ce îl părăsisem, ca să-l ducem pe prietenul nostru la avion. Încă nu s-a luminat de ziuă când îl lăsăm în portul Manado, unde îl vedem urcând repede într-un taxi și dispărând...

Eu, Martin și Sean plecăm imediat. La începutul dimineții, aruncăm ancora pentru o escală mai prelungită la Bunaken, o insulă minusculă situată la o jumătate de zi de mers cu velierul la vest de Manado, unde o prietenă de-a noastră italiancă administrează o școală de scufundări marine: Froggie's Diving Center.

Am trecut pe lângă infern ca să arunc ancora în paradis. Bunaken este nu numai centru de scufundări și complex turistic, ci și parc natural protejat și rezervație marină, împresurată de o barieră de corali feerică. Parcă am intrat într-o carte poștală ilustrată... Cocotierii se leagănă lin în vântul călduț și eu le tai fructele în două cu o lovitură de macetă ca să le savurez laptele dulce... Echipați cu măști și tuburi pentru respirație, ne mișcăm ca peștii în peisaje submarine feerice (profităm totuși ca să curățăm coca)... E greu să-ți imaginezi, întins pe nisipul alb, cu picioarele în acea apă transparentă și caldă, mărginită de bungalouri confortabile și bine echipate, că războiul și cortegiul său de atrocități se află la doar câteva sute de kilometri...

Petrec, împreună cu Martin și Sean, o zi, două navigând printre insule și făcând provizii de imagini... Sean vrea să mă

filmeze navigând în apele indoneziene, debarcând pe o plajă care ar putea să fie cea din Halmahera...

Din păcate, paradisurile terestre nu sunt la adăpost de furia naturii. Deodată, sub acel cer de vis, se anunță o tornadă ce se îndreaptă spre Filipine. În micul golf natural unde se găsește Froggie's Diving Center ambarcațiunea mea este amarată, nu departe de un dig, de un „corp mort", o dală de beton pusă pe fund, de care este legat un cablu. Ca să fiu mai sigur, am aruncat ancora, asigurându-i astfel trimaranului o legătură dublă.

E aproape noapte când, în câteva minute, se dezlănțuie vântul. Valuri enorme își revarsă în golf tăvălugurile furioase, care se sparg la început de dig și în scurt timp trec peste el.

Vântul urlă. Ambarcațiunile ancorate în micul golf sunt smulse din odgoane și aruncate în sus ca niște dopuri de plută. Aproape imediat, frânghia care leagă *Latitudine zero* de dala de beton se rupe. Cu ancora târându-se pe fund, ambarcațiunea mea este culcată pe o parte de forța valurilor și proiectată în stâlpii de beton ai digului. Din cauza șocului, flotorul din stânga explodează pur și simplu. Într-o tentativă disperată de a limita distrugerile, mă arunc în apă. Ajutat de Martin, de Sean, de un scufundător amator olandez și de câțiva indonezieni care lucrează aici, mă lupt ca un nebun încercând să-mi repoziționez ambarcațiunea cu fața la valuri, ceea ce ar reduce efectul distrugător al impactului lor. În apă până la brâu, descopăr două-trei găuri enorme în flotorul din stânga. Poate s-ar putea repara, cu condiția ca astea să fie toate stricăciunile. Dar valurile ne mătură, ne acoperă și ne sufocă. Nu reușim să le ținem piept... Continuă în mod inexorabil, în ciuda eforturilor noastre, să lovească trimaranul în lateral și să-l arunce în stâlpii de beton. Flotorul ajunge curând bucăți. În întuneric și cu

valurile mari care mă izbesc în față tot timpul, nu mai reușesc să număr găurile și fisurile... De fiecare dată când reușim să îndepărtăm trimaranul de digul de beton, valul următor îl aruncă înapoi.

Epuizați, indonezienii renunță în cele din urmă. Ies din apă strigându-mi să fac la fel, să-mi abandonez vasul, că nu mai e nimic de făcut... Ajuns la capătul puterilor, scufundătorul olandez renunță și el.

Eu, Martin și Sean ne încăpățânăm împotriva oricărei evidențe, a oricărei logici... Nu vreau să renunț. Nici nu mă gândesc. Refuz să las uraganul să mă văduvească de victorie, să-mi distrugă ambarcațiunea și toate speranțele în același timp...

Trimaranul este culcat încă o dată de un val și aruncat în stâlpii digului. De data asta, mă interpun. Dar greutatea ambarcațiunii proiectate ca o ghiulea mă strivește de beton. O durere fulgerătoare mă străpunge ca un pumnal. Urlu în tornada care îmi duce departe strigătul. Arunc repede o privire: am o rană deschisă deasupra șoldului. Indonezienii, care n-au plecat, au văzut tot. Pun mâna pe mine și vor să mă scoată cu forța din apă. Îmi strigă c-o să mor dacă nu plec imediat să mă îngrijesc...

Îi trimit la plimbare. Să plece dacă asta vor. Eu nici nu mă gândesc, am treabă.

Un val lovește pupa și smulge din suport micul motor de 9 CP pe care Martin l-a cumpărat la San Diego, l-a coborât cu trimaranul în container și l-a utilizat ca să manevreze în portul Guayaquil (e obligatoriu în porturi, în afară de cazul în care ai doar pânze). Motorul cade în apă și se duce la fund exact sub ambarcațiune. Înainte ca vreunul dintre noi să aibă timp să

reacționeze, un al doilea val, mai mare decât toate celelalte, ia trimaranul așa cum ai lua un ou cu lingura și îl aruncă pe plajă și pe stâncile de lângă dig. Acesta cade cu coca în sus pe nisip și-l aud cum trosnește sinistru, în ciuda vuietului vântului. Catargul a nimerit în copacii care mărginesc plaja îngustă. Nu știu cine a suferit mai mult, crengile lor sau catargul...

Încă un val și *Latitudine zero* este din nou aspirat de apă. Mă trezesc agățat de partea din față. Sean încearcă să taie cablul ancorei, care nu mai folosește la nimic. În urma puținelor cuvinte pe care le-am putut schimba, am decis să ducem ambarcațiunea cu orice preț dincolo de zona de rupere a valurilor, acolo unde tăvălugul lor nu o va mai putea masacra. În acest timp, Martin se scufundă ca să recupereze motorul. Trec în partea din spate. Îndată ce fratele meu iese la suprafață cu motorul în brațele întinse, îl iau și, luptând cu trimaranul care face salturi de ied, încerc să-l reinstalez în locașul lui. Reușesc în cele din urmă și apăs pe demaror. Cum era de așteptat, motorul, înecat de statul în apă, dă rateuri și nu vrea la început să pornească.

Minune! Pornește în sfârșit! Sar la bord și accelerez. Dar acel motor mic, făcut pentru manevrarea în porturi, nu e destul de puternic ca să lupte cu valurile. Abia reușesc să mă plasez cu fața la valuri, care, încă o dată, ridică trimaranul și îl aruncă pe nisip.

Motorul a profitat ca să se desprindă din nou și să cadă iar sub ambarcațiune.

Acum plonjez eu după el. Îl scot din apă și-l instalez din nou, în timp ce uraganul face să treacă valurile peste dig și mă aruncă din nou în stâlpii de beton. Fără să vreau, fac du-te-vino între dig și oceanul care mă aspiră între două valuri enorme,

dar tot nu reușesc să mă poziționez cu fața la ele. Totuși, trebuie neapărat să mă desprind. Ar fi de-ajuns un val puțin mai puternic decât celelalte ca să spargă coca de stâlpi... și poate să mă ucidă și pe mine.

O nouă încercare și motorul demarează acum din prima. Îi zăresc în noapte pe Martin și Sean alergând ca niște apucați pe dig...

Forțez motorul la maximum, dar puterea lui e insuficientă în fața valurilor. Atunci, fac o încercare disperată și, în ciuda vânturilor furtunoase, desfășor dintr-odată în întregime focul. Pânza se umflă gata să se rupă într-o fracțiune de secundă. De data asta reușesc: înaintez. Despic valurile. Martin mă împinge de pe dig... În fine, reușesc să trec peste valuri, peste bariera de corali de care se sparg. Sunt salvat! În larg, uraganul suflă mai tare ca niciodată și oceanul e în continuare dezlănțuit, dar am scăpat de tăvălugul valurilor și de stâlpii de beton. Mă pipăi cu mâna pe șold și mi se umple de sânge. Om vedea mai târziu. Tresar: zăresc o siluetă la prora! Îmi dau seama că e Sean, pe care nu l-am văzut sărind la bord. Repară cablul tăiat al ancorei...

Undeva, în larg, nu foarte departe de insulă, nimerim peste o geamandură. Sean plonjează imediat și amarează trimaranul. Opresc motorul și strâng focul. Ambarcațiunea continuă să urce și să coboare ca în montagnes russes, dar nu mai riscă nimic. Nici noi.

Tornada se domolește la cinci ore după ce a izbucnit, lăsând în urmă câteva bungalouri devastate și trei vase de pescuit distruse. La Bunaken, paradisul își reintră în drepturi. Trimaranul meu este într-o stare jalnică. La fel și eu: rana e

foarte adâncă. O intervenție magică a capsatorului medical... și totul ar trebui să fie bine.

Atent la gemetele dureroase ale ambarcațiunii mele, nu dorm restul nopții. Supraveghez cu privirea flotorul plin de apă. Fără să mă îngrijorez totuși foarte mult: trimaranul meu este, teoretic, nescufundabil. Dar și *Titanicul* era...

Dimineața, profitând de acalmie, navighez liniștit până la plajă, unde eșuez lin. În afara stricăciunilor de la flotorul stâng, coca a încasat o lovitură în partea din spate, nu prea gravă, din fericire. Aștept ca flotorul să se golească și soarele să usuce totul. Apoi, cu ajutorul lui Sean și al lui Martin, încep operațiile de sablare și de astupare care se impun...

În timp ce mânuiesc polizorul, nu pot să nu-mi zic că, dacă n-aș fi fost „călit" înainte de traversarea Amazonului și a Pacificului și dacă n-aș fi avut susținerea morală și fizică a lui Martin și Sean, probabil n-aș fi rezistat încercării prin care trecusem. Aș fi cedat și aș fi urmat poate sfaturile autohtonilor, care insistau să renunț...

La urma urmelor, natura e întotdeauna mai puternică și nimeni nu poate să lupte cu oceanul. În principiu...

Stăm două zile la Bunaken ca să readucem trimaranul în stare de funcționare. Dar știu deja că aceste reparații improvizate nu vor fi de-ajuns pentru ca *Latitudine zero* să poată traversa Oceanul Indian. Ceea ce îi și spun lui Cathy la telefon. Dacă poate cumva să organizeze ceva...

Sean ne părăsește și el ca să ia avionul spre Africa de Sud... în așteptarea următoarei noastre întâlniri. Mă îmbarc împreună cu Martin la bordul trimaranului. Direcția: fâșia îngustă de uscat situată pe Ecuator, în centrul insulei Sulawesi,

pe care mi-am pus în gând s-o traversez în ambele sensuri, deoarece voi fi deja în partea de vest. Ajungem acolo după câteva zile de navigație liniștită. Puțin mai jos de Ecuator, un drum într-o stare destul de bună taie în două acea fâșie de teren muntos. Întrucât am în continuare bicicleta cu mine, o încalec...

50 km dus-întors... O formalitate pe care o îndeplinesc în mai puțin de o zi, de plăcere, deoarece această distanță am mai făcut-o o dată pe apă.

Fără să mai pierd timp, îmi continui drumul împreună cu Martin. Doar trei-patru zile de navigat ne despart de marea insulă Borneo, a cărei parte indoneziană se numește Kalimantan. Acea parte este traversată de Ecuator. Kalimantan e și următoarea etapă a lui Martin. Este prevăzut să-mi preia ambarcațiunea la Samarinda, pe coasta de est a Kalimantanului, și să ocolească insula pe la sud ca să ajungă la Pontianak, pe coasta de vest. Acolo îl voi reîntâlni, după o nouă traversare a junglei... indoneziene, de data asta. Dar, deoarece Martin n-are cum să ajungă de la Sulawesi la Kalimantan, îl iau cu mine. De altfel, după aproape trei luni de navigație în singurătate, nu mă deranjează deloc puțină companie.

După o scurtă traversare fără probleme, urc pe gura fluviului Mahakam – ale cărui ape maronii îmi amintesc puțin de Amazon, la o scară mai mică –, până la orașul portuar Samarinda.

Acolo dau peste un comitet de primire despre care am fost anunțat, dar care mă încântă totuși. Steve Ravussin și George, un coleg de-al lui, mă așteaptă cu un kit complet de reparație. Pot să fac *Latitudine zero* ca nou și să-l pregătesc să înfrunte Oceanul Indian. Întreaga operație – material și bilete de avion –

a fost organizată din Elveția de Marco Landolt, căruia îi sunt recunoscător pe vecie.

Am ales să ne întâlnim la Samarinda, deși orașul se află destul de mult sub Ecuator, în primul rând pentru că are aeroport, ceea ce le permite celorlalți să ajungă mai ușor la mine. Dar și pentru că vom putea să lucrăm acolo la adăpost de ploaia care cade aici stăruitor de zile întregi. Reparațiile trebuie făcute pe un flotor perfect uscat. Nu se pune așadar problema să meșterim artizanal pe plajă, cum am făcut la Bunaken.

Amarez trimaranul la un dig plutitor și, cu ajutorul celorlalți, separ flotorul stâng de restul ambarcațiunii, care arată acum ciudat, înclinată lângă chei, cu cele două „brațe" goale arcuite deasupra apei ca picioarele unui păianjen mare.

Parcarea hotelului nostru, pe care am închiriat-o, ne va ține loc de șantier naval.

Săltăm flotorul pe umeri – e lung de 8 m – și traversăm orașul sub privirile uluite ale autohtonilor. Acest „mare orășel" așezat la o gură de văsare de la intrarea în junglă îmi amintește puțin de Macapá, cu populația lui densă, firmele decolorate, circulația zgomotoasă și sufocantă, mizeria abia ascunsă sub o activitate febrilă... Indonezienii sunt mai primitori, mai prietenoși. Dar aici, ca și acolo, occidentalii sunt pentru ei sinonimi cu turiștii... și, în consecință, cu eventuale câștiguri. Asta cam falsifică relațiile...

Cu uneltele profesionale pe care le avem acum lucrăm două zile și două nopți sub conducerea lui Steve Ravussin... care îmi reconstruiește pur și simplu flotorul. Aflu că Steve a adus cu el în avion o cantitate mare de rășină, produs foarte inflamabil, interzis în cabină (cred că și în cală). Cuvântul „RĂȘINĂ" este scris mare pe ambalaj... dar nimeni nu i-a zis nimic.

Oricât de remarcabilă ar fi lucrarea lui Steve, e vorba totuși doar de reparații. Straturile succesive de rășină și de fibră de sticlă au fost „delaminate”, după expresia lui, de loviturile repetate de stâlpii de beton. Cu alte cuvinte, dezlipite unele de altele. În mod ideal, aș avea nevoie de un flotor nou. Cel de-acum va trebui să facă față până la noi ordine.

După o noapte de odihnă la hotel, montăm la loc flotorul. Martin, Steve și George pun stăpânire pe ambarcațiunea mea și iau cu ei tot materialul de care nu voi avea nevoie până în Oceanul Indian. Ne luăm la revedere și ne despărțim. Îmi pun din nou ținuta de junglă și iau în spate rucsacul special pentru pădurea virgină. În plus, am la mine barca gonflabilă pe care am mai folosit-o pe râurile sud-americane. Insula Borneo e străbătută de multe cursuri de apă, pe care intenționez să le folosesc în lipsa unor căi terestre.

În timp ce coechipierii mei pleacă cu velierul spre sud, eu încalec bicicleta și o apuc pe drumul ce urcă de la Samarinda spre nord-vest. Spre Ecuator. Și spre junglă.

Mi-am imaginat întotdeauna că traversarea insulei Borneo va fi partea cea mai grea a întregii expediții. Poate să pară uimitor după Amazonia, dar această insulă prezintă aprioric dificultăți și mai mari, fiindcă este acoperită nu numai de junglă, ci și, în partea sa centrală, de masive muntoase ale căror vârfuri depășesc 1.000 m. Pe de altă parte, aici este regatul cobrei, șarpe legendar și de temut, singurul care, după cum am spus, atacă omul.

Dar, din primele zile, văd bine că voi avea mai mult de pedalat decât de mers pe jos, mai puțin de croit drum prin junglă cu maceta decât de parcurs cu bicicleta itinerare deja trasate.

Această insulă mare este străbătută de drumuri amenajate în pădure de companiile multinaționale care fac comerț cu lemn. Cele mai multe dintre aceste artere nu figurează pe hărțile mele. Sunt drumuri „neoficiale”, care n-au fost create pentru circulația autovehiculelor particulare, ci ca să permită trecerea camioanelor și caterpilarelor...

Din păcate, ele simbolizează prea bine răul pe care oamenii, în egoismul lor mercantil, au putut să-l facă de decenii acestui ecosistem fragil, acestui mediu prețios, refugiul ultimilor urangutani. Și, parcă pentru a agrava și mai mult pagubele provocate de despădurirea sălbatică, un incendiu a bântuit aici 30 de ani, distrugând o bună parte din jungla încă neatinsă până atunci. Cu alte cuvinte, pădurea în care mă afund e departe de a fi un paradis protejat, așa cum era încă în urmă cu o jumătate de secol...

Dar, de vreme ce aceste drumuri există, să profit de ele în măsura posibilului. Mă vor ajuta să câștig un timp prețios.

Din păcate, iluziile mi se spulberă destul de repede. Drumurile cu pricina nu sunt artere asfaltate, ci drumeaguri lăsate în stare brută. Și, cum toarnă întruna cu găleata, ploaia le-a transformat în adevărate terenuri mlăștinoase. Curând, nu mai fac ciclism, ci ciclocros. Bicicleta se acoperă cu o carapace de noroi atât de groasă, încât lanțul se blochează și cauciucurile se lipesc de montanții cadrului... Rezultatul: cea mai mare parte a timpului, nu bicicleta mă poartă pe mine, ci eu port bicicleta. Care, din fericire, e de aluminiu ultraușor și cântărește doar 11 kg.

Ajung ușurat la primul râu. Umflu barca de cauciuc și merg mai departe vâslind. În fiecare seară, îmi instalez tabăra așa cum făceam în Amazonia... fără să uit prelata impermeabilă ce

trebuie să mă adăpostească de ploaie. Dar aceasta e atât de deasă, de pătrunzătoare, încât sunt ud în permanență, chiar și noaptea.

Îmi reiau vechile obiceiuri și mă opresc în mod regulat să pescuiesc. Cu o diferență: ploaia mă obligă să-mi întind prelata deasupra focului de tabără ca să reușesc să-l aprind și să nu se stingă, inundat.

Zilele se succedă umede, deprimante... obositoare. De fiecare dată când întâlnesc un drum – sau mai degrabă un drumeag – care se îndreaptă în direcția bună, îmi strâng barca și încalec din nou pe bicicletă. La început, merge bine... Amortizoarele absorb eficient șocurile. Și apoi, foarte repede, se produce același fenomen: noroiul acoperă totul, se solidifică și trebuie să mă opresc să-mi curăț bicicleta ca să pot pleca mai departe. De cele mai multe ori renunț și merg mai departe ducând-o pe umăr sau împingând-o când, cu condiția să nu fiu în șa, acceptă să-și mai învârtească roțile.

Mă gândesc un moment să o abandonez, dar, uitându-mă pe hartă, descopăr în ultima parte a itinerarului meu prezența unui drum lung aproape drept, pe care ar fi păcat să fiu obligat să-l străbat pe jos.

N-am mai văzut niciodată atâția șerpi. Întâlnesc în medie cinci-șase pe zi. Îmi închipui că mulți dintre ei sunt cobre (n-am chef să verific) și păstrez distanța.

Zi după zi, prima impresie mi se confirmă: sunt drumeaguri aproape peste tot. Când mă apropii de masivele din centrul insulei, constat că drumeagurile se continuă între munți, ceea ce-mi permite să nu escaladez decât trecători ce depășesc rareori 500 sau 600 m. Dar pantele sunt abrupte și le urc de cele mai multe ori pe jos, cu bicicleta agățată de rucsac.

Coborâșurile sunt la fel de abrupte și pline de gropi din cauza ploii și a scurgerilor de noroi, așa că merg la vale mai mult pe jos.

Între drumeaguri și fluvii, jungla are de cele mai multe ori o desime incredibilă. Într-un fel, e reconfortant să vezi că această junglă există încă...

Mă aflu aproape în centrul insulei Borneo când îi întâlnesc pe principalii ei locuitori: indigenii dayak. Sunt mai degrabă scunzi, de tip asiatic, foarte bruneți și cu pielea mată. Știu că, la fel ca aproape toată lumea de aici, trăiesc din tăiatul lemnului, pe care îl coboară pe râuri sau îl târăsc kilometri întregi până găsesc un camion care îl încarcă și îl duce până în Samarinda ca să fie vândut. Această „occidentalizare" forțată și sumele modice pe care le câștigă se traduc în plan vestimentar prin blugi găuriți și tricouri rupte... Dar nimic nu le-a știrbit firea generoasă. Mă primesc cu o căldură și o amabilitate sincere și spontane și mă găzduiesc peste noapte la cererea mea. În mod excepțional, îmi încalc regula de a evita să dorm la autohtonii întâlniți în cale. E o chestiune de prudență față de niște oameni pe care nu-i cunosc și cărora nu le pot ghici intențiile. Dar nu mai pot să stau ud până la piele zi și noapte. Îmi doresc cu disperare să dorm și eu o dată într-un loc uscat.

Nu regret. Băștinașii dayak sunt probabil poporul cel mai prietenos și mai fratern pe care l-am întâlnit până acum. Îi urmez până la satul lor, format dintr-o mână de cabane din lemn, printre care copiii aleargă în pielea goală. Gazdele mă hrănesc cu spanac și manioc. Când să merg la culcare, le arăt o cabană mică aflată mai la distanță de celelalte, mai mari și lungi, explicând că aș fi foarte mulțumit să-mi petrec acolo

noaptea. Mă exprim în afrikaans, limba mea natală, apropiată de olandeză. Deoarece olandezii au colonizat pe vremuri Indonezia, limba lor și-a lăsat amprenta asupra dialectului local. Mulțumită acestei întâlniri neașteptate a istoriei cu geografia, eu și localnicii dayak ne înțelegem cât de cât.

Asta nu-i împiedică să mă refuze politicos, dar ferm. După toate aparențele, casa reperată de mine este părăsită de la decesul ocupanților săi. A intra acolo aduce ghinion.

Nu pot decât să accept să împart cu ei dormitorul comun, într-una dintre cabanele principale. După ce au derulat, la lumina unor mici lămpi cu ulei, direct pe sol, un covor mare țesut de mâna lor, gazdele îl acoperă cu o imensă plasă pentru țânțari suspendată de tavan. Apoi, bunici, părinți, unchi, mătuși, veri, copii... toată lumea se strecoară sub ea. Cu gesturi largi și zâmbete, sunt invitat să mă alătur grupului.

Îmi petrec noaptea în mijlocul unui adevărat cuib uman. Cufundată în somn, o bunică fără vârstă își lasă capul pe umărul meu, o străbunică își așază brațul ridat peste pieptul meu... Cei care dorm cu capul în sens opus față de mine îmi dau cu picioarele în față... funduri de copii iau deodată locul pernei mele... De teamă să nu trezesc pe cineva, nu îndrăznesc să mă mișc, deși poziția mea nu e deloc confortabilă. Colac peste pupăză, sunt mai înalt decât tovarășii mei de așternut și picioarele îmi ies din plasa contra țânțarilor, ridicând-o puțin. Gângăniile blestemate profită imediat și se năpustesc sub plasă. Rezultatul e aproape imediat. Fără să se trezească totuși, fiecare începe să-și dea palme peste față dintr-un reflex destinat să strivească țânțarii. Răpăitului ploii pe acoperiș și sforăiturilor li se adaugă zgomotul miilor de perechi de palme ce răsună în întuneric.

Nu închid un ochi toată noaptea.

Am jurat ca de acum înainte să dorm doar în hamacul meu, chiar dacă risc să fac pneumonie...

Asta nu înseamnă că n-am fost sincer emoționat de primirea acestor oameni care n-au aproape nimic, dar au împărțit totul cu mine în mod spontan.

Dimineața, pe când mă pregăteam să plec mai departe, un băiat din sat îmi arată piciorul lui roșu, purulent și oribil de umflat. Îmi dă de înțeles că se află în starea asta de o săptămână, după ce și-a tăiat piciorul până la os de o stâncă din râul din apropiere, unde manevra niște trunchiuri de copac. Au încercat medicina tradițională pe bază de plante, dar fără succes. Ar fi trebuit să se ducă la spitalul din Samarinda. Dar, chiar dacă nu sunt departe de civilizație, indigenii dayak trebuie să meargă acolo pe jos (în afară de cazul în care un ipotetic camion ar accepta să-i transporte). Băiatul nu mai poate merge. Dacă starea i se agravează – și sunt puține șanse să se îmbunătățească –, va trebui să i se amputeze piciorul. Dacă nu moare înainte, de gangrenă.

Scot trusa farmaceutică, curăț rana, îi fac un pansament artizanal și-i dau antibiotice. I-aș lăsa toată cutia, recomandându-i să ia o cașetă în fiecare dimineață timp de o săptămână, dar mă tem că nu va înțelege, ceea ce ar avea rezultate catastrofale.

Atunci, mai stau două zile, mâncând manioc și împărțind cu ei dormitorul comun, ca să-l aduc pe „pacientul” meu pe calea vindecării. Măcar atât pot să fac după primirea de care m-am bucurat... După ce sunt sigur că a înțeles „posologia”, îi las medicamente suficiente, îmi iau rămas-bun de la toată lumea și-mi văd de drum.

Probabil că i-am salvat piciorul și viața acelui băiat. Merita să întârzii două zile.

Tot înaintând între drumuri și râuri, întâlnesc și alte triburi și alte sate dayak. Toți dau dovadă de aceeași amabilitate față de mine. Îmi oferă ospitalitate aproape sistematic, dar o refuz cât pot de politicos. În hamacul meu, cel puțin dorm. Ud, dar dorm.

Pe lângă numărul de drumuri și îngustimea relativă a râurilor mai există o mare diferență față de jungla amazoniană: aici întâlnesc tot timpul oameni. Printre ei, mulți suferă de malarie – din cauza țânțarilor, evident –, boală foarte răspândită la Ecuator. După ce am făcut pe *the medicine man*, sunt trist că n-am cu ce altceva să-i mai ajut.

Cumpăr de la băștinașii dayak puțin manioc, spanac sau pește pentru drum, ceea ce-mi permite să pescuiesc mai rar (aici n-am nevoie să vânez). Deoarece ei cunosc bine pădurea, mă călăuzesc pe drumul cel bun când mi se întâmplă să mă rătăcesc puțin.

Dacă vremea n-ar fi urâtă, traversarea Kalimantanului ar fi aproape idilică. Din păcate, ploaia, în afara inconfortului pe care îl pricinuiește, întunecă atmosfera și face vizibilitatea atât de proastă, încât practic nu pot nici să filmez, nici să fotografiez. Pe de altă parte, ea bruiază comunicațiile prin satelit și nu pot aproape deloc să țin legătura cu Cathy și cu echipa mea.

Râul Melawi mă poartă până în satul (are totuși un aeroport) Nanga Pinoh, de cealaltă parte a masivelor muntoase, unde îmi ofer luxul unei nopți într-un mic hotel. Aici începe drumul reperat pe hartă la începutul traversării insulei. E aproape lipit de Ecuator și duce până la Pontianak, oraș portuar de pe coasta

de vest, unde sper să mă aștepte Martin și trimaranul meu. Acest drum e mult mai bun decât toate cele pe care le-am cunoscut până în prezent. Pe bicicletă, ai zice că ești la plimbare, aproape în vacanță.

Estimasem la o lună întreagă traversarea insulei Borneo. Până la urmă, mi-au fost necesare doar 15 zile ca să străbat cei 900 km dintre Samarinda și Pontianak... Cât privește noul infern la care mă așteptam, acesta s-a dovedit în cele din urmă a fi orice, numai infern nu.

Dar e posibil și ca încercările să mi se pară treptat mai puțin dure, după toate cele prin care am trecut...

La Pontianak, așa cum fusese prevăzut, îmi găsesc fratele și trimaranul, care s-a comportat bine cât a dat ocol insulei. Am „sprintat" atât de mult în Borneo, încât Martin și *Latitudine zero* au ajuns doar cu puțin timp înaintea mea.

La 24 de ore de la sosirea mea, coboară din avion Cathy și fetele. Nu le-am mai văzut de când am plecat de la Pedernales, din Ecuador, în urmă cu aproape patru luni... Annika și Jessica iar au mai crescut. Sunt sugrumat de emoție când le strâng în brațe...

Încă o zi și mi se alătură Marco și Alix Landolt. Au venit din Elveția special ca să petreacă cu mine un scurt moment în acest colț de lume îndepărtat, ca să mă susțină și să mă încurajeze cu toată puterea prieteniei lor.

Nu e nici prima, nici ultima oară când prietenii mei fac așa ceva. Dar sunt întotdeauna la fel de emoționat.

Pontianak merită să faci un ocol. Nu în sensul în care îl înțelegem în mod obișnuit, ci pentru că este poate orașul cel mai decrepit, cel mai respingător, cel mai... putred din toate

punctele de vedere pe care mi-a fost dat să-l traversez vreodată. Aici, oamenii și clădirile par să se descompună pe picioare. Foarte sincer, n-aș fi surprins ca, peste vreo zece ani, Pontianak să dispară complet, înghițit de junglă... Oamenii sunt aduși în stare de sclavie de forările petroliere off-shore și de exploatațiile forestiere. Fetele se vând pe toate străzile, în fața barurilor și a hotelurilor dărăpănate. Pe cheiuri, șobolanii mișună printre cargourile ruginite și cele ale căror carcase sfârtecate nu vor mai ieși niciodată în larg. Murdăria, fizică și morală, domnește peste tot. Furtul, crima și toate tipurile de trafic imaginabile formează destinul de zi cu zi al unei omeniri în descompunere, ocupate să supraviețuiască fără scop, fără să mai știe de ce, într-o căldură și o umiditate îndobitocitoare...

Pe cheiuri mișună și alt soi de șobolani, așa-numiții *dockrats*. Aceste bande mai mult sau mai puțin organizate reperează orice ambarcațiune care acostează sau e ancorată în larg. Dacă are nenorocul să fie lăsată o oră fără supraveghere, e golită până la ultima lădiță, ca apartamentul unor oameni plecați în concediu în luna august. Ajungând la Pontianak cu puțin timp înaintea mea, Martin a înțeles imediat situația. Nici vorbă să lase *Latitudine zero* singur, nici cât să meargă la toaletă. Dar viza lui indoneziană tocmai expirase și trebuia neapărat să se ducă la Sarawak, în Malaysia, ca s-o reînnoiască pentru a putea reveni la Pontianak. O treabă de cel puțin două zile.

Martin are darul uimitor să se împrietenească cu oricine, să se facă acceptat oriunde în câteva minute. Cu grimase și comicării, acest copil mare, care este și un clovn înnăscut, e capabil să câștige simpatia oamenilor celor mai ostili. Cu tupeu, a amarat trimaranul în fața biroului vămii, ceea ce este categoric interzis. După o oră, era în termeni cum nu se poate

mai buni atât cu vameșii, cât și cu șeful jefuitorilor de nave, un fel de pirat cu turban ieșit parcă dintr-o versiune asiatică a *Comorii din insulă*. Vameșilor le-a împărțit *Gadam Guran*, țigări indoneziene, și *Ti Sam Su* cu filtru cu aromă de cuișoare (are întotdeauna provizii în buzunare, pentru orice eventualitate). Șefului piraților și bandei sale le-a oferit o canistră cu alcool local tare de să ucidă și un elefant, alcool pe care, în mod curajos, l-a împărțit cu ei. Genul de lucruri care leagă oamenii... În cele din urmă – și în schimbul unui pumn de dolari în plus –, șeful hoților și-a luat în sarcină supravegherea ambarcațiunii mele în absența lui Martin, fiind direct răspunzător de tot ce i s-ar fi putut întâmpla acesteia.

Și nu i s-a întâmplat nimic. Arborând cu mândrie o șapcă și un tricou „Latitudine zero”, oferite în plus de Martin, jefuitorul de profesie a păzit-o ireproșabil.

Îmi iau din nou în posesie trimaranul. Cathy și fetele, Martin, Marco și Alix iau avionul spre Sumatra, de unde vor pleca înapoi în Elveția.

Jurnal de bord. Sper să fac o călătorie liniștită până în Sumatra...

După un voiaj de o săptămână, intru în strâmtoarea Singapore, o mare plină de insule care desparte Singapore de Sumatra. Aici, traficul maritim este cel mai aglomerat din lume și trebuie tot timpul să virez și să înaintez în zigzag ca să nu fiu strivit ca o muscă de cargoboturile imense și de superpetroliere, care se deplasează cu viteze redutabile – 18 noduri (cam 35 km/h) în medie. Între momentul în care unul dintre ele își face

apariția la orizont și clipa în care te agață cu pintenul trece exact atât timp cât să-ți faci o ceașcă de ceai...

Jurnal de bord. Din nou trafic intens pe ocean...

Mi-e atât de teamă să nu mi se întâmple un astfel de accident, încât nu dorm patru zile și patru nopți, pe care le petrec la cârmă supraveghind orizontul în toate părțile. Îndată ce se face întuneric, marea se acoperă de lumini ce se deplasează în toate direcțiile, cu viteze variabile, fără să pot determina cu ochiul liber mărimea navelor cărora le aparțin. Știu doar că cele mai multe dintre ele sunt enorme. Și mai știu din experiență că niciunul dintre acești mastodonți nu va face nici cel mai mic ocol ca să mă evite (ei sunt în general pe pilot automat) și niciunul nu se va opri să-mi dea ajutor în caz de ciocnire...

Jurnal de bord. Direcția vânturilor se schimbă mereu. Imposibil de dormit...

Marea asta e o junglă unde respectul față de celălalt – îndeosebi dacă e mai mic – nu există. Aici se aplică legea celui mai mare. În plus, cargoboturile au o scuză „oficială” ca să nu se oprească: numeroșii pirați care bântuie aceste ape, gata să abordeze și să jefuiască prima navă care ar reduce viteza, masacrând cu aceeași ocazie toți pasagerii, fără nicio ezitare.

Eu am avut norocul să nu-i întâlnesc...

Și, pe lângă toate astea, vremea este tot timpul mizerabilă. Ploaia cade încontinuu, aversele se succedă aproape fără pauză... În timp ce stau cu ochii pe luminile de poziție ce

dansează în noapte ca niște amenințări, strâng și întind velele, în funcție de vijeliile care se schimbă mereu.

Când ajung în sfârșit pe coasta de est a Sumatrei, mi-e foarte greu să mai stau la cârmă, din cauza oboselii. Urc pe gura fluviului Indragiri și arunc ancora în micul port Tembilahan, unde îi găsesc pe Martin, Sean, Sebastian și Claude-Alain.

Începând de aici, obiectivul nostru este orașul Padang, aflat pe coasta de vest, puțin sub Ecuator. Martin trebuie să se descurce pentru a-mi aduce acolo trimaranul, în timp ce eu voi străbate traseul cu mijloace proprii. Mă așteaptă o junglă muntoasă a cărei topografie o amintește pe cea din Borneo, dar la scară mai mică, deoarece această fâșie de pământ are o lățime doar de vreo 400 km. În plus, un drum asfaltat îmi va permite să străbat toată distanța cu bicicleta cam în cinci zile. De-a lungul drumului, câteva mici sate îmi vor oferi – vorba vine – casă și masă. Sumatra, spre deosebire de Borneo, trăiește în mare măsură de pe urma turiștilor și țara s-a înzestrat cu infrastructura necesară confortului lor. Pe scurt, e mare lux. Răsplata mea pentru tot ce-am înfruntat până acum.

Lucrurile sunt însă mai dificile pentru Martin. Prima sa opțiune este să plece de la Tembilahan cu velierul și să ocolească Sumatra pe la sud, ca să ajungă la Padang. O soluție la care renunțăm din capul locului, căci, având în vedere distanța pe care ar trebui s-o parcurgă, aș fi nevoit să-l aștept cel puțin zece zile la Padang.

Există o idee mai bună. În timp ce eu am pornit deja la drum cu bicicleta, el asociază velaturii trimaranului micul motor de 9 CP și urcă pe fluviul Indragiri pe o distanță de aproape 200 km, până la satul Rengat (ceea ce eu am renunțat să fac din cauza curentului prea violent). Acolo, găsește un camion echipat cu

platformă și cu o macara (lucru rar în zonă) și îl convinge pe proprietar să încarce în el ambarcațiunea. Nu-i rămâne decât să plătească pentru a fi transportat împreună cu trimaranul până la Padang. Drumurile de munte sunt periculoase pentru *Latitudine zero*, care de o sută de ori e cât pe ce să cadă de pe platformă. Dar drama e evitată și Martin ajunge cu două zile mai repede decât mine... ca să dea peste o mulțime de probleme administrative.

Funcționari suspicioși vor să știe cum a ajuns acea ambarcațiune până acolo altfel decât pe apă. Cer documente oficiale, autorizații speciale... Și mai ales vor bani. Mulți bani. Cer plata unei taxe portuare care, odată achitată, e clar că va ajunge direct în buzunarul lor.

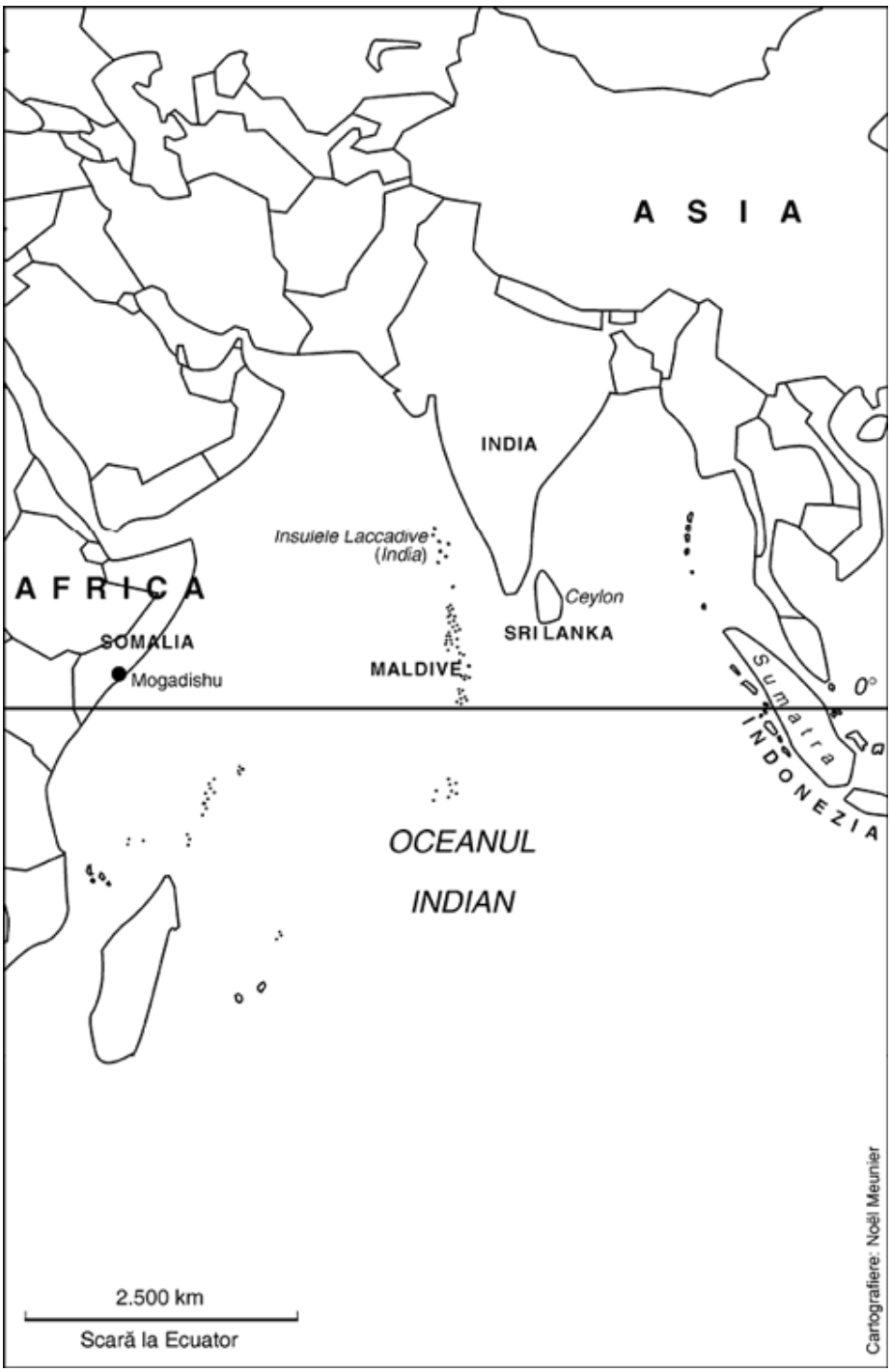
Incredibil! Am traversat cele patru insule indoneziene principale fără să-mi anunț vreodată sosirea și fără ca cineva să-mi pună vreo întrebare. Și tocmai acum, la celălalt capăt, când mă aflu pe punctul de a părăsi țara, autoritățile se interesează de cazul meu!

Explicațiile pe care le dăm și documentele pe care le prezentăm eu și Martin nu le sunt de ajuns. Oricum nu le pasă de ele. Trebuie să plătim, asta e tot ce-i interesează. Să plătim pentru a ni se permite să folosim una dintre macaralele portului ca să punem ambarcațiunea pe apă. Dacă nu, aceasta nu va putea părăsi țara. Și nici eu.

Tot Martin, regele relațiilor cu publicul, ne scoate încă o dată din necaz. Până să ajung la Padang, și-a făcut un nou amic: un indian poreclit Sunny, subofițer de marină pe unul dintre cargoboturile amarate în port. Sunny, care nu-i prea are la inimă pe vameși, ne scoate din încurcătură cu cea mai mare bucurie. Cu macaraua cargobotului său, în stare să ridice 360 t,

saltă trimaranul la fel de ușor cum ai ridica un pachet de țigări de pe o tejghea, îl trece pe deasupra navei sale și îl așază ușurel pe apă, de cealaltă parte. În afara jurisdicției autorităților portuare.

La Padang, 30 de jurnaliști din mass-media internațională mă așteaptă pentru o conferință de presă organizată de sponsorii mei, care le-au finanțat călătoria. Jurnaliștii mă bombardează cu întrebări la care mă străduiesc să răspund, mă pun să-mi istorisesc aventurile, îmi cer detalii... După reacțiile lor, am impresia că aud ce gândesc toți: „Poate c-o să reușească...”.


A S I A
INDIA
Insulele Laccadive
(India)
A F R I C A
Ceylon
SRI LANKA
SOMALIA
Mogadishu
MALDIVE
0°
Sumatra
INDONEZIA
OCEANUL
INDIAN
2.500 km
Scară la Ecuator
Cartografiere: Noël Meunier

V
Ochiul ciclonului

Oceanul Indian este singurul ocean „închis” al planetei, deoarece e într-un fel „astupat” la nord de continentul asiatic. Este singurul unde curenții mari își schimbă direcția în funcție de anotimp, urcând spre India sau coborând spre Seychelles și Madagascar, după cât de apropiat sau de îndepărtat în timp e musonul.

Acesta se va dezlănțui peste câteva săptămâni. E sfârșitul lunii mai (am plecat de la Padang în ziua de 19). În larg bat deja vânturi cu forța între 7 și 9 (Sunny, subofițerul de marină indian, mi-a transmis hărțile meteo). Chiar și marile pacheboturi se grăbesc să ajungă la destinație înainte de dezlănțuirea musonului...

Am tot interesul să ajung pe coasta africană cât mai repede. Dar, în principiu, am timp...

Este al treilea ocean pe care îl înfrunt. Spre deosebire de celelalte două dăți, plecarea mea se face acum în condiții idilice. Vremea e superbă, oceanul blând, vântul adie ușor... Aproape prea ușor. Dacă ar putea să bată puțin mai tare, mi-ar conveni mai mult. Viteza de înaintare se situează între 2 și 5 noduri... cu „vârfuri” de 7. Mă deplasez atât de lent, încât, timp de două zile,

zăresc încă în urma mea insulele care mărginesc coasta de vest a Sumatrei.

Mă îndrept spre nord-vest ca să revin pe Ecuator, aflat la vreo sută de kilometri mai la nord de orașul Padang.

Jurnal de bord. După două luni și jumătate petrecute în jungla indoneziană, mă reobișnuiesc treptat cu sunetele scoase de ambarcațiune...

Îl contactez prin stația radio pe Philippe Monnet, un francez care tocmai încearcă să bată recordul ocolului lumii contra curenților. Se află și el pe Ecuator, dar în Atlantic, îndreptându-se spre coasta franceză.

— Ai grijă, Mike, îmi zice. Există tendința ca Oceanul Indian să fie considerat prea adesea o cantitate neglijabilă, dar e unul dintre cele mai de temut din lume.

Nu s-ar zice deocamdată. Sub un cer albastru, plutind pe valuri domoale, cu vântul blând și călduț care îmi mângâie fața, traversarea capătă aspectul unei croaziere. Dar nu mă aflu aici ca să fac navigație de agrement și aș da mult ca vânturile să mă împingă cu puțin mai multă forță. La orizont, dincolo de cerul senin, există întotdeauna amenințarea... În plus, fidelul meu trimaran, după ce le-a venit de hac Atlanticului și Pacificului și a fost pe jumătate distrus de un uragan, începe să obosească. Îl simt trosnind sub mine ca un vechi galion ce a brăzdat șapte mări. Totuși, abia are un an de existență. Dar în acest singur an a trăit – noi am trăit – mai multe vieți... Și nu pot să accept perspectiva de a da greș din cauza unei neputințe a ambarcațiunii. Să mor sau să mă înec ar fi singura scuză valabilă ca să nu ajung până la capăt. Nu pot să suport gândul

că *Latitudine zero* m-ar putea trăda în cursul ultimei traversări...

Această angoasă mă chinuie de puțin timp, dar atât de puternic, încât, înainte de a părăsi Sumatra, le-am spus lui Cathy și lui Martin să fie pregătiți, în cazul în care trimaranul și-ar da obștescul sfârșit înainte de a ajunge în Africa, să-mi facă rost de altul. Prin orice mijloace. Chiar dacă ar fi nevoie să-l cumpere cu economiile noastre.

Înaintez tot lent și încep să mă îngrijorez. Nu mai pot aștepta să se stârnească vântul...

În a patra sau a cincea zi începe în sfârșit să bată. Deodată, oceanul se umflă și devine agitat. Eu, care mă rugam cerului să-mi dea puțin vânt, văd că ruga îmi este îndeplinită brusc dincolo de toate așteptările.

E clar că se anunță vreme urâtă. În mod normal, ar fi trebuit să dau peste așa ceva mult mai târziu. Dar musonul a debutat cu câteva săptămâni mai devreme.

E semn rău – foarte rău – pentru ce va urma...

Începe prima mea furtună pe Oceanul Indian. Tot având de-a face cu furtunile, am devenit capabil să le „simt". Cu nasul, dar și cu urechile și cu pielea. Ca să le pot auzi mai bine, nu închid niciodată tambuchiul și dorm de cele mai multe ori în pielea goală. Pe ocean, ca și în junglă, cele cinci simțuri trebuie să fie permanent în alertă. Și de aceea nu vreau nicio ușă, niciun veșmânt între mine și ocean.

Intru curând cu botul trimaranului în „văi" de 3-4 m. Dar ambarcațiunea mea, chiar obosită, rămâne o dansatoare pricepută, care se deplasează pe valuri așa cum o împătimită de vals ar aluneca pe parchet în pantofi de lac... Am tot timpul

impresia că zâmbește. E o ambarcațiune fericită, care freamătă de plăcere când prinde să bată vântul, se cabrează la cea mai mică adiere... E ca mine: plină de ardoare, de energie și iubitoare de viteză.

În primele minute, doresc din tot sufletul ca furtuna să se potolească. Dar nu poți să oprești vântul. Foarte repede, știind că n-am de ales, mă arunc cu înverșunare în luptă. Treptat, preiau controlul situației... și chiar începe să-mi facă plăcere. La urma urmelor, am mai trecut prin asta și n-am murit. La fiecare manevră nouă mai învăț câte ceva. La fiecare greșeală îmi îmbogățesc cunoștințele. Și această ucenicie „la locul de muncă" îmi dă o exaltare care mă face să uit teama...

Abordez această furtună ca pe cele dinainte și cele care vor urma: așa cum ai urca pe ring ca să boxezi. Cu un amestec de surescitare și îngrijorare. Oceanul îmi lansează o nouă provocare, la care mă pregătesc să răspund. „În stânga, natura; în dreapta, Mike Horne și toată experiența pe care a putut s-o dobândească..." Această înfruntare nu este o luptă pe viață și pe moarte, ci un fel de meci. Știu că natura e mai puternică. Singura modalitate de a o înfrunta cu o șansă de supraviețuire este s-o respect... ca să mă respecte și ea pe mine. Pentru asta, trebuie să țin cont de regulament. Încercarea plină de vanitate de a traversa o furtună cu toate pânzele sus ar fi fatală. În fața naturii, numai modestia te salvează...

Îi văd sfârșitul după câteva ore de luptă strașnică, cramponat de cârma trimaranului. Ca de fiecare dată când se termină o furtună, am un sentiment de ușurare amestecat cu o formă de melancolie. Este acea decepție vagă a întoarcerii la viața de zi cu zi după un episod de viață intensă...

Profit ca să dorm o oră, două, știind din experiență că există întotdeauna o perioadă de acalmie între două averse.

Jurnal de bord. Lovit de a doua furtună... Vânturi de 40 de noduri. Obligat să cobor pânzele...

Trec prin câteva furtuni succesive. Răsună de fiecare dată ca niște lovituri de tun de avertizare și-mi reamintesc că n-am voie să-mi slăbesc atenția nici măcar o clipă. În intervalul dintre furtuni oceanul rămâne agitat, haotic. Am impresia că ar vrea să se odihnească, dar că nu-l lasă vârtejul vânturilor. Îl hărțuiesc și îl alimentează, aproape forțat, cu o energie care trebuie neapărat să se descarce undeva. Freamătă și vuiește, împroașcă stropi și scoate lungi gemete lichide. Respirația lui sub formă de resac permanent mă însoțește zi și noapte cum m-a însoțit săptămâni întregi pe Atlantic și mai ales pe Pacific. Pe mare nu există liniște. Trebuie să te lași purtat de acel vuiet permanent, să-l primești în subconștient... ca să nu-ți pierzi mințile.

Între două furii marine „gonesc” cu cel mai mare spor. Atunci, împins de un vânt puternic și regulat, salt pe valuri și obțin cele mai bune viteze de „croazieră”...

Pe 29 mai, după zece zile de la plecarea din Padang, întâlnesc „furtuna perfectă”, cea care reunește toate ingredientele posibile: noapte, vânturi violente, ploaie în rafale și valuri furioase...

Pe la ora 1 dimineața, pe când sunt cufundat în somnul meu de două ore, temperatura scade brusc. Vântul se oprește. Valurile dispar. Se face liniște în jur. Nimic nu mai mișcă... Este faimosul calm dinaintea furtunii, pe care încep să-l cunosc bine.

Și care a fost de-ajuns ca să mă trezească. Chiar și mireasma oceanului s-a schimbat...

Deodată, vântul pătrunde violent în cabină.

Stelele au dispărut după un strat de nori la fel de negri ca noaptea. Totul izbucnește dintr-odată. Valurile se umflă și vântul începe în câteva minute să bată cu până la 60 km/h. Din toate direcțiile...

Din toate părțile se reped spre mine acele creste înspumate de temut pe care le-am descoperit în Atlantic...

Unele furtuni sunt „uscate”, stârnesc vânturi cumplite fără nicio picătură de ploaie... Nu e cazul celei de față, care îmi servește „meniul complet”: încep să se rostogolească trombe de apă, tunetul bubuie și fulgerele brăzdează întunericul. Pânzele pocnesc ca apucatele și ambarcațiunea începe să se învârtă în toate sensurile, dansând o adevărată gigă pe valurile care o lovesc de dedesubt și din flancuri. Ploaia se culcă sub vijelii, transformându-se în pălmuiri lichide... Cramponat de cârmă, las focul să asigure un minimum de priză vântului, cu „o panglică” de gennaker pentru contrabalansare... Dar, ca întotdeauna în acest gen de averse, nu pot să stabilesc o dată pentru totdeauna velatura și să aștept apoi ca vremea să se calmeze. Trebuie să mă adaptez la schimbările frecvente și bruște. De fiecare dată, e o adevărată probă de forță: vântul exercită o presiune de tone întregi în pânze, întinde cablurile ca pe niște corzi de vioară și a roti un vinci devine la fel de dificil ca a învârti la mulinetă având la capătul firului un pește-spadă de două tone.

Noaptea, din cauza lipsei totale de vizibilitate, furtunile sunt întotdeauna mult mai greu de gestionat. În plină zi, cu o perspectivă mai mult sau mai puțin clară asupra peisajului,

reușesc să mă poziționez în raport cu valurile, să accelerez când golurile nu sunt foarte adânci, să mă las să alunec de-a lungul acelor pante de 45°, ceea ce-mi conferă elanul necesar pentru a o escalada pe următoarea... Când accelerez astfel în acele coborâșuri amețitoare ambarcațiunea îmi dă sentimentul unui bolid cu motor puternic care a accelerat la maximum. Simt accelerația formidabilă în șale; aproape mi se pare că aud urletul motorului... Dar, când un zid lichid se năpustește spre mine, fac în așa fel încât să reduc viteza coborând pânzele sau să virez ca să nu mă afund în el, ceea ce m-ar pune în situația de a fi măturat de următorul val de travers.

La lumina zilei, pot să răspund la timp aproape tuturor atacurilor. *Latitudine zero* mă ajută foarte mult. Știința cu care a fost conceput trimaranul meu îmi stârnește zilnic admirația. Acest vehicul al mărilor este un exemplu de perfecțiune în domeniul designului naval. Până acolo încât corectează singur greșelile pe care le fac. Uneori, aproape am sentimentul că e în stare să navigheze singur. Când accelerez cam mult în golurile valurilor, ambarcațiunea are un fel al ei de a-și afunda partea din spate în apă, de parcă ar vrea să spună: „Hei! Încetinește puțin, cât să mă stabilizez! Să nu ne înfigem în următorul val...”. Parcă pentru a-i urma sfaturile, am tendința să încarc mai mult partea din spate pe timp de furtună. Dar, după cum sunt valurile, deplasez cu regularitate tot echipamentul sau doar o parte din el spre față sau spre spate, ca să creez contragreutăți și să consolidez echilibrul.

Noaptea, ca în noaptea asta, totul e mai greu. Nu văd ce se întâmplă și, indiferent de unghiul de atac al valului, ne ia mereu prin surprindere și pe mine, și pe *Latitudine zero*. De

fiecare dată, adrenalina dă năvală în vene: oare ăsta o să mă răstoarne?

Întunericul mă obligă să acționez numai din instinct. Ochii mei, inundați de ploaie și de valuri, devin aproape inutili, așa că sting toate luminile. Nu sunt destul de puternice ca să lumineze oceanul și n-ar putea decât să mă orbească. Prefer să contez pe licărirea slabă a lunii, în puținele momente în care se strecoară printre doi nori... Urletele vântului sunt asurzitoare. Când simt un val ridicându-mă din lateral, mă plasez întâi oblic în raport cu panta care va urma... și redresez ambarcațiunea în ultima clipă ca să plonjez cu cele trei coci înainte. Dar nu există regulă intangibilă, totul depinde de mărimea valului... Singura certitudine este că-mi pot permite minimum de erori. Dincolo de asta, oceanul nu mă va ierta.

Latitudine zero plonjează în mod regulat în furtună până la jumătatea corpului. Preț de câteva clipe, jumătate din trimaranul meu dispare complet și am senzația îngrozitoare că mă va trage cu el spre hău. Catargul iese singur din apa neagră și albă și mă pomenesc cocoțat în partea din spate în postura derizorie a celui care se agață de o pupă pe cale să se scufunde după restul navei... Pentru un scurt moment, ambarcațiunea pare că nu vrea să revină la suprafață. Apoi, făcând eforturi colosale, se smulge din apă la fel de lent ca dintr-un ciment pe jumătate întărit. Iat-o gata să atace următorul val...

Lupta durează ore în șir și încetează abia în zori. Niște zori fără soare care să mă întâmpine. Dar sunt atât de epuizat, încât – ceea ce mi se întâmpla rareori la această oră – dorm prăbușit pe cușetă.

Jurnal de bord. Vânturi stabile, exact înaintea furtunii. Apoi, valuri dezlănțuite, vânturi violente. Impresia că sunt într-un shaker...

Aceste prime furtuni și mai ales ultima n-au făcut decât să mă pregătească să înfrunt ce-mi rezervă natura.

Ciclonul mă lovește în plin când ajung la sud de Sri Lanka, la ceva mai mult de o treime din traversare. E 31 mai. La doar 48 de ore după „furtuna perfectă”...

De două zile, vremea e cenușie și ploioasă, iar condițiile de viață la bord au devenit dificile: panourile solare n-au putut să reîncarce bateriile și sunt în pană de curent. GPS-ul, care funcționează cu baterii mici de walkman, încă funcționează, dar computerul și telefonul prin satelit nu mai merg, deci nu mai pot să comunic cu exteriorul. Și singura lumină pe care o am e lanterna frontală.

Cum pilotul automat nu mai funcționează nici el, nu mă pot odihni decât strângând toate velele și lăsând trimaranul să plutească în derivă preț de o oră. Apoi, ridic iar pânzele și trec din nou la cârmă...

Se lasă seara. Îmi pregătesc de bine, de rău ceva de mâncare când, deodată, privind barometrul de la ceas, constat că presiunea atmosferică scade cu o viteză amețitoare.

Se întâmplă ceva...

Cobor o treaptă pânza principală, strâng gennakerul și desfășor focul. Navighez „cu vânt strâns”, deci cu vântul în față, cu 10 sau 12 noduri și vârfuri de 14...

Deocamdată, totul e bine.

Deoarece vântul bate mai cu putere, hotărăsc să mai cobor pânza principală cu o treaptă. Dar nu pot să trec pe pilot

automat din lipsă de curent, iar părăsirea cârmei devine periculoasă din cauza condițiilor atmosferice. N-am de ales, așa că mă reped să execut manevra și revin în fugă la pupa.

Forța vântului e tot mai mare. Valurile devin din ce în ce mai înalte. În pofida velaturii reduse, vârfurile mele de viteză ajung la 16 noduri. De data asta, e sigur: se pregătește ceva urât de tot...

Trebuie neapărat se mai reduc din vele. Blochez cârma manual și reduc cât se poate de mult gennakerul, dar viteza nu se micșorează, deoarece puterea vântului crește în proporție inversă. Mai rămâne vela principală. Trebuie s-o strâng, acum ori niciodată, căci presiunea vântului crește de la un minut la altul și arborada trosnește peste tot.

E întuneric beznă. Trimaranul începe să sufere. Are tendința să țină prora în aer mai mult timp, înainte de a o cufunda lent din nou.

Vela principală e întinsă de să se rupă și n-o pot strânge în aceste condiții. Trebuie să mă plasez cu fața la vânt ca să reduc presiunea în pânză și să profit de cele câteva clipe în care e mai puțin întinsă ca s-o trag spre mine.

Descopăr atunci că am catargul despicat. Rezultatul: două dintre „cărucioarele” cu role care mențin vela principală și glisează în interiorul catargului au fost smulse din locașuri de presiunea vântului. Vela principală nu mai culisează normal și trebuie să forțez ca s-o strâng, ceea ce agravează stricăciunile.

Nu mai am decât un metru înălțime din pânza principală și focul de furtună. Va trebui să-l strâng și pe acesta: el singur, cu puterea de acum a vântului, începe să îndoaie catargul. Ca să compensez, întind la maximum cele două cabluri de kevlar care leagă vârful lui de partea din spate a ambarcațiunii.

Încă nu plouă, dar vântul îmi urlă în urechi și bate de să-mi smulgă capul; munți de apă înspumată acoperă trimaranul la fiecare trecere. Strângerea focului în aceste condiții aduce cu o luptă de gladiatori... Las o panglică din el, cuplată cu o „sfoară” de pânză în spatele catargului. Având în vedere forța vântului, această cvasiabsență a velaturii îmi este de ajuns ca să gonesc, fără să pierd nimic din viteză...

Continui să mă deplasez în acest fel patru ore în șir, săltând pe valuri sau acoperit de talazuri, menținând de bine, de rău direcția...

Asta e nimic față de ce urmează.

După patru ore, ciclonul mă lovește în plin cu brutalitate.

O imagine potrivită ar putea fi cea a unei găleți cu apă pe care o golești vărsând-o în mod normal – prin asta trec de patru ore – și pe care la urmă o răstorni cu o mișcare bruscă. Asta s-a întâmplat.

Între furtuna vestitoare și ciclonul propriu-zis există aceeași diferență ca între găleata cu apă pe care o golești treptat și cea pe care o răstorni dintr-odată.

Am primit brusc în față pumnul lui Dumnezeu.

Natura și-a slobozit toate haitele odată asupra mea. Tot ce ținea în rezervă. Toate munițiile.

Nu pot să mai respir. Cu gura deschisă și ochii holbați ca ai unui decapitat, am încă reflexul de a-mi crispa toți mușchii în jurul a ceea ce pot să apuc. Cârma, un cablu... Suflul uraganului depășește 60 de noduri – 120 km/h! Până și cea mai mică părticică din ambarcațiune e scuturată de cutremurări epileptice. Se încordează, scoate un fel de tânguire înfundată... și refuză să înainteze încă un metru.

De data asta nu mai am niciun control asupra trimaranului: stând în loc, cârma e moartă. Pot doar s-o folosesc ca să-l mențin cu fața la vânt.

Dar în ce scop? De data asta, lupta e cu adevărat pierdută dinainte. Mai ales că aud gemetele caracteristice ale catargului. Dintr-un minut în altul, se va rupe sub forța ciclonului...

Un singur lucru aș mai putea să fac: să strâng ce-a mai rămas din foc și din vela principală și să fac cale-ntoarsă.

În unele împrejurări excepționale ca acestea, trebuie să știi să renunți.

Problema constă în efectuarea acestei manevre menținând ambarcațiunea cu fața la vânt. Dacă las ciclonul să mă lovească din lateral, mă va întoarce ca pe o clătită.

Absența chilei, care face trimaranul deosebit de vulnerabil în caz de presiune laterală violentă, se poate compensa parțial scoțând plasele ce leagă coca de flotoare (ca să nu salte ambarcațiunea când vântul intră dedesubt) și umplând flotoarele cu apă pentru a îngreuna ansamblul. Dar este vorba de manevre care cer un minimum de calm și de libertate de mișcare. În situația de față, când nu pot să las cârma nicio secundă, ele sunt imposibil de luat în considerare.

Aș reuși, poate, dacă aș încerca să tai plasele cu cuțitul, dar le-aș pierde definitiv și nu reușesc să accept ideea.

Trimaranul trosnește din toate încheieturile. El sau catargul, nu știu cine va ceda primul...

Ce-o fi o fi! Las cârma și mă reped în partea din față. În câteva secunde, strâng ce a mai rămas din foc. Dar uraganul este atât de violent, încât reușește să pătrundă cu forța în focul strâns! Care se umflă imediat ca o bășică și începe să rupă curelele cu care e legat.

Nu pot să fac nimic... Sar din nou la cârmă și încep să virez. Să mă plasez astfel încât să am vântul din spate...

Să nu-i mai opun rezistență și să mă las împins de el cât mai departe posibil... Atâta pagubă dacă o iau înapoi! A devenit singura șansă de supraviețuire pentru mine și pentru trimaranul meu...

Dar, pe la jumătatea manevrei, se întâmplă inevitabilul: vântul dă năvală sub plasă și mă ia pe sus... În clipa următoare, trimaranul stă pe un flotor, în unghi drept față de apă, cu catargul paralel cu valurile... Ghiul, evident, se cufundă în apă, împingându-mă încă puțin spre punctul de rupere a echilibrului, dincolo de care se va răsturna complet... Trag din toate puterile de cablul care îl comandă și reușesc să-l ridic din apă până la poziția normală. Dar trimaranul stă tot în unghi drept. Atunci, las orice altceva și mă arunc pe flotorul suspendat în aer, rugându-mă ca cele 80 kg ale mele să fie de ajuns ca să redreseze situația... Însă forța valurilor acționează împotriva mea. Pentru un scurt moment, am certitudinea că am pierdut partida. De data asta, *Latitudine zero* se va răsturna. Desigur, el e nescufundabil, eu, nu. Aruncat în valuri în mijlocul ciclonului, nu voi rezista mai mult de câteva minute înainte de a fi înghițit de abis...

Exact în acel moment, vântul hotărăște să-și tragă sufletul. Se întrerupe doar câteva secunde, dar e de-ajuns: ambarcațiunea profită ca să recadă pe cocă, iar eu ca să sar la cârmă și să duc la bun sfârșit întoarcerea.

Cramponat la pupa, cu lanterna frontală prinsă în jurul capului, ridic ochii spre Windex, un fel de mică săgeată metalică din vârful catargului, care indică direcția vântului. Sunt exact pe axă. În punga formată de focul rulat, vântul

pocnește și răsună asurzitor. Ai zice că e o sălbăticiune prinsă într-un sac, care vrea să-l sfâșie cu ghearele. Exact asta e pe cale să i se întâmple focului meu. De altfel, chiar doresc asta, căci cealaltă eventualitate ar fi ruperea curelelor care îl țin legat și desfășurarea lui... Pe un vânt atât de puternic, ar fi o adevărată catastrofă: m-aș „tampona” de apă ca de un zid.

Între timp gonesc... în direcția Sumatrei! Toată noaptea. Cu o viteză medie de 26 de noduri (50 km/h), fără nicio pânză! Vântul îmi face în cele din urmă focul fâșii. Ploaia intră și ea în joc. O ploaie de muson și de uragan: cascade căzând la orizontală...

Tot nu pot să las cârma, ca să nu mă pomenesc încă o dată cu vântul din travers, cu consecințele pe care le-am experimentat deja.

Când în sfârșit se arată zorii, ziua e cenușie, înnorată, aproape la fel de întunecată ca noaptea care tocmai s-a sfârșit. Vântul nu și-a pierdut deloc din violență și oceanul e mai dezlănțuit ca niciodată. În jurul meu se ridică ziduri lichide de 10... 15 m!

N-am mai dormit practic de patru zile, având în vedere intervalul scurt dintre furtuna perfectă și începutul ciclonului, și am din ce în ce mai puțină putere să lupt împotriva elementelor naturii. Dar pilotul automat nu funcționează. Și chiar dacă ar fi funcțional, cu greu m-aș putea duce la culcare. Trebuie neapărat să desprind vela principală de ghiu ca s-o arunc în cabină deoarece, chiar dacă e rulată, punctul de sprijin pe care îl oferă vântului e încă periculos. La fel stau lucrurile și în cazul focului.

Mai ales că, acum, cablurile de susținere a catargului se destramă văzând cu ochii și stau să se rupă.

Ajung până la catarg de-a bușilea – nu mă mai pot deplasa altfel – și încep să extrag unul câte unul cărucioarele culisante care țin velele. Presiunea vântului este atât de mare, încât această operație simplă e incredibil de grea. În plus, trebuie să mă întrerup mereu ca să mă duc să îndrept cârma. Am scos derivorul ca să ofer o rezistență cât mai mică și să evit ca, blocat de forța apei, să mă facă să mă poticnesc. În consecință, ambarcațiunea profită ca să devieze periculos.

Reușesc în cele din urmă să desprind pânza principală, pe care o arunc în cabină.

Pentru mai multă siguranță, demontez și ghiul și-l strecor și pe el în habitaclu. Îndepărtez și gennakerul. Dar focul opune rezistență.

Toate aceste operații mi-au permis totuși să reduc efectul vântului la maximum și, într-o măsură mai mică, viteza. GPS-ul îmi arată că încă gonesc cu 20 de noduri.

Mă deplasez astfel toată ziua, alternând încetinirile ușoare cu vârfuri de viteză înspăimântătoare.

Din cauza frecării violente, repetate, interminabile pe care o suferă fundul meu de zile întregi, nici măcar nu mai pot să mă așez la postul de pilotaj. Partea cea mai cărnoasă a corpului meu e pur și simplu jupuită... și impregnată de sare. Ceea ce-mi folosește de obicei pentru a mă așeza e doar carne vie. Am impresia că am în acel loc o cataplasmă cu tăciuni încinși...

Noaptea următoare o petrec în genunchi, tot la cârmă. Mă rog, o parte din noapte. Căci genunchii mei ajung curând în aceeași stare ca fesele. Continui în picioare, ținând cârma între gambe...

Când se face ziuă din nou, ciclonul e la fel de furios. Tot n-am dormit. Și, bineînțeles, n-am putut nici să beau, nici să

mănânc nimic.

Vederea mi se începoșează. Corpul meu cedează (crezusem că o va face trimaranul...). De data asta, cred că voi cădea. Iar dacă voi cădea, s-ar putea s-o fac peste bord. Și atunci...

Încă de la început, am luptat să supraviețuiesc. Îmi era teamă doar de un lucru: să nu mor înainte de a ajunge la capătul expediției.

Dar acest resort interior s-a frânt. Și sentimentul ciudat care pune deodată stăpânire pe mine este teama... de a muri.

Am făcut totul. Tot ce era omenește posibil. Dar asta nu e încă de-ajuns... În fața mea, nu mai există nici cale, nici ieșire, nici soluție... Renunț pentru că lupta nu mai folosește la nimic. A mă încăpățâna să exist în aceste condiții n-ar putea să însemne decât continuarea tuturor acestor torturi... Atunci, accept ideea de a muri. Fac pace, într-un fel, cu moartea. Dacă aici trebuie să se termine totul, înseamnă că voi avea în sfârșit dreptul să mă odihnesc. Să dorm...

E singura dorință care mi-a mai rămas.

Îmi adun ultimele puteri, leg ancora, câteva bidoane, parâme, tot ce-mi cade în mână în partea din spate a ambarcațiunii, ca să formez „o dragă” ce se va târî prin apă și va fi pe post de „încetinitor”. Acest procedeu îmi permite să cobor cam la 9 noduri, viteză încă mare pentru o simplă derivă fără vele. Las să intre puțină apă în flotoare ca să îngreunez trimaranul și leg cârma ca să păstreze o aparență de direcție. Apoi cobor în cabină, zăvorăsc tambuchiul, mă înfășor într-o haină impermeabilă și mă prăbușesc în poziție fetală pe cușetă. Prin micile deschizături ale hublourilor, văd munții înspumați care vin peste mine vuind. Simt trimaranul pornind în derivă laterală, ca o mașină pe gheață... Totul mi-e indiferent. Oi vedea

ce-o să fie, după cum ciclonul se va domoli sau va continua și mai furios...

Acum, să hotărască Dumnezeu sau oceanul ce se cuvine să facă cu mine. Pe mine nu mă mai interesează. Închid ochii.

Visez că sunt pe o trambulină... sau în montagnes russes... sau că prietenii mă aruncă veseli în sus... Salt pe nori... Nu mi-e frică. E plăcut, moale, liniștitor...

Deschid ochii. Sunt tot pe cușetă, în micul habitaclu al ambarcațiunii mele... Mă simt proaspăt, în formă, nemaipomenit de odihnit.

N-am dormit în viața mea atât de bine.

Nici atât de mult. Arunc o privire la ceas și aflu că am dormit 24 de ore!

Nu-i de mirare că mă simt odihnit.

Viteza trimaranului a coborât la 7 noduri. Afară, puterea vântului a slăbit puțin, dar oceanul e tot agitat.

Fac repede inventarul stricăciunilor. Catargul a fost îndoit de ciclon.

Cablul care îl ținea din față a cedat, ca și cel care servește la ridicarea pânzelor; celelalte două cabluri, din spate, sunt foarte destrămate, dar rezistă încă.

Pot în sfârșit să dau jos focul, pe care îl cobor în cabină și la care cos o zi întreagă. Cam cât îi trebuie uraganului să se domolească. Valurile au rămas amenințătoare, dar vântul, deși puternic, a redevenit favorabil. Montez înapoi ghiul, pun focul și celelalte pânze la loc... Apoi întorc și mă îndrept din nou spre Africa.

Jurnal de bord. Navigat cu 8-9 noduri cu vântul din față înainte să fiu lovit în plin de ciclon... Vânturi cumplite. Navigat

cu 26 de noduri, fără nicio velă... Am avut mare noroc. Cred că Dumnezeu m-a ocrotit...

Mă aflam, cu o aproximație de o milă, pe Ecuator când am întâlnit ciclonul. Am plutit în derivă spre nord-est pe o distanță ceva mai mică de 200 km. Asta m-a făcut să dau înapoi cu două zile. Nu e mare lucru, având în vedere că am rămas în viață...

Catargul îndoit nu-mi dă voie să desfășor complet pânzele și trebuie să mă mulțumesc cu un greement improvizat. Întind velatura la maximum și mă străduiesc să compensez îndoitura catargului ca să nu-l las să se rupă.

N-ar fi rațional să-i cer ambarcațiunii mele să ajungă până în Africa în această stare. Hotărăsc deci să mă opresc în Maldive ca să fac reparații. Insula cea mai nordică a arhipelagului este Gan, care se găsește drept în fața mea, direct pe Ecuator. Din acest moment, a devenit ținta mea. Dacă e cazul, voi putea să fac reparații și voi fi aproape sigur că voi putea ajunge până în Africa...

Soarele și-a făcut din nou apariția timid, dar îndeajuns ca să-mi alimenteze panourile solare. Bateriile sunt descărcate de tot și nu le mai pot reîncărca. Folosesc captatorii solari și o sun pe Cathy. După ce-i dau vești despre mine, o anunț că am nevoie de baterii noi, de cabluri noi pentru velatură, de vele noi, de un mic generator și de sculele necesare pentru demontarea catargului și repararea lui pe cât posibil. Și mai ales – lucrul cel mai important – că am nevoie de alt pilot automat ca să mă pot odihni puțin în timp ce navighez. Fără el, nu voi putea să ajung la capătul cursei. Îi cer lui Cathy să facă în așa fel încât să primesc toate astea în Maldive, unde voi ajunge peste câteva zile.

În ziua de 9 iunie, pe la opt dimineața, la șapte zile după sfârșitul ciclonului, întrezăresc la orizont insulele Maldive. Relieful lor e atât de plat, încât abia dacă depășește suprafața oceanului. Din loc în loc, doar cocotierii indică prezența acolo a unui uscat...

Fundul apei se apropie cu repeziciune și trec peste recife imense de corali. De undeva, un ventilator mare îmi suflă aer cald în față... Nisipul crem de pe fund, transparența apei îmi dau impresia că alunec pe o cutie de sticlă, în care sunt închise peisaje imaginare... E frumos și... periculos. Noroc că trimaranul meu are un pescaj de numai 40 cm...

Deoarece nu prevăzusem să fac escală aici, nu am hărți ale acestui loc. Nu știu unde se găsesc șenalele de intrare, așa că mă rătăcesc printre atoli, recife și bancuri de nisip. În depărtare, tăvălugul mare al valurilor mă avertizează în mod regulat cu privire la prezența unei bariere de corali și mă obligă să schimb direcția.

Fac o mulțime de ocolișuri și pierd multe ore fâțâindu-mă printre plajele albe și insulele splendide, în căutarea intrării în micul port din Gan. Navighez în exteriorul arhipelagului și nu întâlnesc nici țipenie de om: toată lumea trăiește în interior... Încerc să contactez căpitănia, dar stația radio nu funcționează bine din lipsa soarelui și nu răspunde nimeni. Fac câteva tentative și de fiecare dată sunt respins de barierele de corali și de tăvălugul valurilor...

Abia spre sfârșitul zilei găsesc și intrarea în port. Această parte a arhipelagului nu este atât de frecventată de turiști ca restul și locul e aproape pustiu. Încă o dată, n-am anunțat nimănui venirea mea (nu că n-aș fi încercat), n-am viză, nici

autorizație de acostare. În mod normal, ar trebui să ridic steagul sanitar galben, dar nu știu asta și, de altfel, nici n-am așa ceva. Dar am scuza pe care am avut-o și în Galápagos: în starea în care se află, ambarcațiunea mea e improprie pentru navigație și, în principiu, ospitalitatea e obligatorie.

Primele gărzi de coastă pe care le întâlnesc îmi interzic să-mi amarez trimaranul în port și-mi ordonă să arunc ancora pe un atol. Îmi zic că va trebui să stau acolo până când va avea loc inspecția sanitară.

Epuizat și la capătul nervilor, refuz categoric, zicându-le:

— Dacă țineți atât de mult să ies din port, însoțiți-mă și ancorați-mi voi ambarcațiunea.

Bineînțeles, refuză. Când îmi văd încăpățânarea, funcționarii îmi dau voie până la urmă să rămân unde mă aflu, dar îmi interzic să cobor pe uscat.

Insist explicând că tot ce doresc deocamdată e să beau și să mă spăl cu apă dulce. Ceea ce nu este foarte ușor, căci apa dulce e la Gan un articol rar și prețios. Aici se folosește mai ales apă desalinizată.

Sunt lăsat să aștept la nesfârșit... Am sentimentul că totul ar fi mai simplu dacă acești funcționari nu s-ar crede obligați să facă pe șefii, doar ca să aibă satisfacția de a-mi arăta că ei comandă aici...

Până la urmă se amestecă și militarii. Le explic că ambarcațiunea mea nu mai poate naviga. Ei cunosc regulile mării și știu că au obligația de a mă primi... Mi se acordă în sfârșit dreptul de intrare.

Plonjez și înot ca un apucat până la dig. Nu mă ridic bine în picioare pe uscat și remarc un bărbat de tip indian care mă

privește zâmbind. Nu e nimeni pe-acolo, așa că mi-ar fi greu să nu-l văd...

Vine la mine și se prezintă, întinzându-mi mâna cordial. E srilankez.

Îmi amintesc acum că o parte a populației din insula Gan este constituită dintr-o importantă colonie srilankeză. Mii de femei originare din această țară confecționează aici lenjerie feminină în fabrici care lucrează 24 de ore din 24 și aprovizionează magazinele din lumea întreagă.

Bărbatul care a venit să mă întâmpine e birtaș. Când îi explic că fac ocolul lumii, că sunt obosit, că mi-e foame și sete, îmi oferă spontan toată băutura și toată mâncarea pe care mi le doresc. Pe de altă parte, s-ar bucura dacă ar putea să-mi facă și alte servicii.

Primesc cu bucurie, mulțumindu-i călduros și fiind recunoscător cerului că mi l-a scos în cale.

După câteva minute, îmi refac forțele luând cea mai bună masă de care am avut parte de mult timp încoace. Salvatorul meu îmi aduce cisterne de apă dulce, care îmi permit să scap în sfârșit de toată sarea din piele, și creme farmaceutice cu care îmi ostoiesc usturimea rănilor...

A doua zi, o sun pe Cathy ca s-o anunț că am sosit și că-l aștept pe mesagerul ei și materialele cerute. Îmi răspunde că Steve Ravussin a adunat materialul și că mi l-a trimis pe Cedric Zulauff, un prieten care face parte din echipa mea logistică (a fost împreună cu noi pe muntele Cayambe). Cedric va ateriza poimâine la Malé, capitala Maldivelor. De acolo, va găsi cu ce să ajungă la mine pe insula Gan... Din păcate, îmi mărturisește

Cathy, după ce l-a lăsat pe Cedric la aeroportul din Geneva, și-a dat seama că uitaseră pilotul automat în portbagaj.

Nu-mi vine să cred. Cum au putut să-mi facă așa ceva?

De data asta, din cauza oboselii și a nervilor întinși la maximum, nu mai rezist. Sunt cuprins de o furie turbată. Nu răcnesc, dar e mai rău.

— Ați uitat pilotul automat pentru că vă doare undeva! rostesc în telefon pe un ton rece. Vă doare undeva pentru că e important pentru mine, nu pentru voi! Oare tu și ceilalți aveți cea mai mică idee prin ce trec de luni întregi? Ce trăiesc în momentul ăsta? Nu, bineînțeles! De fiecare dintre acele obiecte depinde... viața mea! Și voi nici nu vă gândiți la asta!

Sunt atât de furios, încât pierd orice măsură. Devin rău. Și nedrept.

Cathy plânge la telefon...

Sunt tot furios. În așa măsură încât hotărăsc să plec imediat, fără să mai aștept sosirea lui Cedric. Dă-le-ncolo de reparații! Ambarcațiunea mea a navigat o săptămână în starea în care e. O să meargă și până în Africa...

Cedric mă sună de la Malé când mă aflu deja la bord.

— Vin! exclamă el vesel. Aștept avionul spre Gan.

— Nu mai e nevoie, zic. Poți să pleci direct înapoi. Eu ridic ancora...

— Ba nu, așteaptă-mă..., insistă el.

— Nu, plec.

A devenit acum o chestiune de orgoliu. Îmi zic că pot să mă descurc și singur. Că n-am nevoie de ei... Ceea ce este cu atât mai absurd cu cât tocmai mulțumită muncii lor formidabile am ajuns până aici.

Cathy mă sună și insistă și ea să-l aștept pe Cedric. Cedez în cele din urmă zicându-mi că, în fond, ar fi o tâmpenie să nu profit de echipamentul de schimb și de materialele pentru repararea catargului pe care mi le aduce Cedric. Măcar să-mi măresc șansele de reușită...

În așteptarea lui Cedric, demontez piloții automați, ca să văd dacă nu s-ar putea repara măcar unul.

Am trei și toți trei terminați.

Usuc piesele la soare și le spăl cu apă dulce... Una dintre cele trei busole funcționează încă, ceea ce îmi dă o idee... Recuperez de la fiecare pilot automat piesele care sunt încă în stare bună și, din toate trei, reușesc să reconstitui unul care merge.

E din nou soare pe strada mea... chiar dacă mai am drum lung de făcut pe apă și nu e sigur că pot să străbat distanța cu un singur pilot automat... În fond, am uzat șapte de la începutul expediției.

Dar, când îl văd pe Cedric coborând din avion, tot numai zâmbet, aducând un echipament nou, plus provizii de ciocolată și o prăjitură cu nuci făcută pentru mine de mama lui, atunci... proasta dispoziție și neliniștile îmi dispar cu totul.

Poate prăjitura cu nuci mă bucură cel mai mult. Mama lui Cedric îmi mai făcuse una înainte să plec din Libreville. Am luat-o cu mine pe Atlantic, în America de Sud, pe Pacific, în Indonezia, mâncând la fiecare etapă o feliuță – ca să țină mai mult plăcerea – din acea prăjitură groasă, bogată, hrănitoare și delicios de reconfortantă.

Autoritățile portuare din Gan mi-au acordat trei zile ca să fac reparațiile și să ridic ancora. Cele două zile pe care Cedric le petrece cu mine pe insulă sunt de ajuns ca să fac toate reparațiile. Din păcate, cablurile principale ale velelor

procurate de Steve, hobanele, sunt prea scurte, habar n-am de ce. O să le prelungesc cu frânghii, asta e...

Cu baterii și cabluri noi, catarg îndreptat, panouri solare, telefon prin satelit și computer de bord în funcțiune, foc nou și... pilot automat meșterit cu mijloace proprii, sunt curând gata să ridic ancora. Cedric își petrece ultima noapte cu mine pe trimaran, apoi pleacă la avion. Militarii mi-au indicat ruta care, printre atoli, duce în larg. Cerul e albastru, vântul bate susținut și e favorabil... Ridic pânzele... Africa, vin!

E 6 iunie 2000. Au trecut un an și patru zile de când am început ocolul lumii...

La plecarea din Maldive, simt o ușoară neliniște când mă întreb ce-mi rezervă Oceanul Indian în această a doua jumătate a traversării sale. Bineînțeles, nimic nu poate fi mai rău decât ciclonul căruia i-am supraviețuit, și totuși... Suntem încă în plin muson și dacă cerul mi-ar rezerva încă unul... nimic nu mă poate asigura că voi avea tot atât noroc ca prima dată. Ceea ce știu este că n-aș vrea să-l retrăiesc pentru nimic în lume...

Dar vremea a devenit deosebit de indulgentă. Vânturi perfecte mă împing cu viteze între 8 și 15 noduri. *Latitudine zero* reacționează bine... Această parte a traversării îmi face o adevărată plăcere. O plăcere despre care nu mă pot abține să nu-mi zic că am meritat-o pe deplin. E răsplata mea după furtuni și ciclon.

Pe măsură ce înaintez, condițiile de navigație continuă să fie ideale.

Noaptea, asist la acel fenomen magic pe care l-am cunoscut deja, pe apă calmă, în Pacific: luna, la zenit, îndreaptă un

reflector spre valuri și deschide în fața mea un adevărat drum de argint... Aproape am impresia că aș putea păși pe el.

La fiecare revărsat al zorilor, când e timp frumos, soarele se ridică în spatele meu, la fel ca pe celelalte două oceane pe care le-am traversat. La această primă oră a zilei, nu dorm niciodată și – așa cum am făcut întotdeauna când oceanul nu e prea agitat – mă proțăpesc cu fața la astrul care iese maiestuos din valuri, ca să-l întâmpin. În fiecare dimineață pare să-mi spună: „Salut, Mike! Ce mai faci azi?”. Și, ca pentru a mă recompensa că am rezistat încă o noapte, își trimite primele raze direct spre trimaranul meu. Și cabina mi se umple pe dată de aur...

Ce noroc am să mă aflu aici! Dacă ajung la capătul Oceanului Indian, voi fi petrecut șase luni navigând fără să mă fi săturat vreodată de peisajul lui schimbător, minunându-mă întruna când văd în fiecare dimineață soarele răsărind doar pentru mine...

Apoi, căldura devine deseori copleșitoare și, în unele zile, aș da orice ca soarele să se ascundă puțin în spatele norilor. Dar seara, când apune în fața mea și-și oferă marele show înainte să dispară, splendoarea spectacolului mă lasă fără grai. Totul devine roz, portocaliu, foc... Apa capătă culori scânteietoare și se confundă cu cerul într-un foc de artificii tăcut...

Și miracolul zorilor se repetă în fiecare dimineață.

De când am trecut de „borna” fatidică de 20.000 km, de fiecare dată când soarele dispare de cealaltă parte a Pământului, merge acolo unde am fost eu însumi. Acolo unde l-am văzut răsărind și apunând. Nu pot să nu văd în acest fenomen natural o manifestare concretă a faptului că înaintez.

O alta, mai tehnică, provine de la micul meu telefon prin satelit Mini M, care funcționează prin patru sateliți poziționați

pe orbite fixe. Primul „acoperă” regiunea Atlanticului, al doilea, Pacificul de Est, al treilea, Pacificul de Vest, al patrulea, Oceanul Indian. Pe acesta era reglat Mini M la plecarea mea în expediție. Mai apoi, fiecare schimbare de satelit mi-a dat sentimentul că am depășit o etapă decisivă. De puțin timp, Mini M este din nou reglat pentru zona care acoperă Oceanul Indian: zona mea de plecare. Pentru mine, ăsta e un simbol în plus. Și mă agăț de toate simbolurile...

Mă aflu la nord de insulele Seychelles când se iscă vântul și oceanul devine agitat. Totuși, condițiile atmosferice nu se degradează până la furtună. Accelerez pur și simplu și viteza trece de la 12 la 18-19 noduri. Trimaranul meu simte că se apropie linia de sosire! Vrea să gonească și să ajungă cât mai repede la capătul lungii sale călătorii, dar îl strunesc. Nu vreau cu niciun preț să stric ceva acum. În situația în care mă aflu, nu se mai pune problema să mai fiu oprit de o defecțiune tehnică. Doar boala sau o catastrofă naturală mă poate împiedica să ajung la capăt. Sau moartea, dacă aș avea ghinionul să dau peste una dintre acele nave-pirat atât de numeroase, se pare, în largul Africii...

Voi merge până la capătul acestei traversări fără să mă expun la niciun risc. Ciclonul a fost un fel de pisc pe care a trebuit să-l escaladez. Din acest moment, totul nu poate, nu trebuie să fie decât o coborâre neîntreruptă, liniștită, confortabilă... dinaintea unei sosiri line.

Îl contactez pe Martin, care se află deja în Africa împreună cu Sean, Sebastian și Steve. Se găsesc în Kenya. De ce în Kenya, de vreme ce Ecuatorul traversează Somalia și acolo am prevăzut să acostez?

— E imposibil de obținut viză pentru Somalia, zice el. Cathy a încercat zadarnic. Țara e în plin război civil și n-are nici consulat, nici ambasadă în Elveția. Îmi pare rău, dar va trebui să te îndrepți spre Kenya.

Bun... La urma urmelor, ocolul nu e uriaș. Iau direcția sud-vest, spre portul Lamu, care se găsește puțin la sud față de frontiera somaleză.

Imediat după vocea lui Martin, am avut plăcerea să aud la telefon vocea lui Marco. Îmi spusese că va încerca să vină pe-aici în întimpinarea mea, dar e un om foarte ocupat și nu prea credeam că va reuși... E o surpriză plăcută și mă bucur dinainte să-l reîntâlnesc la Lamu.

Mă aflu încă destul de departe când pilotul meu automat improvizat rupe legăturile de fixare și iese din locaș. Stau la cârmă și încerc să-l repar. Nu e nimic dramatic. *Latitudine zero* a obosit, atâta tot, și începe s-o arate cu claritate. Noroc că misiunea lui e foarte aproape de sfârșit...

Când Martin îmi cere să-i indic poziția mea exactă, i-o dau fără să mă gândesc. Încă nu știu că el și Marco mi-au pregătit altă surpriză...

Deodată, în noapte, zăresc lumini la orizont. În aceeași clipă, la stația radio HF se aud pârâituri. E Marco. Cum se face că nu mă sună pe telefonul prin satelit? Explicația e simplă, dar incredibilă: se află aici, foarte aproape, undeva, pe o rază de 8 km. Luminile acelea... el e!

— Aici Marco, zice vocea. Martin și ceilalți sunt cu mine. Mike, după calculele noastre, ești foarte aproape. Nu te vedem, pentru că n-ai lumini. Tu ne vezi?

Sunt tulburat și totodată plin de admirație în fața surprizei pe care mi-a făcut-o venind până aici. Tulburat pentru că a

străbătut aproape 400 km și a făcut două zile cu velierul ca să-mi vină în întâmpinare... Plin de admirație fiindcă oceanul e mare și localizarea mea în plină noapte, în pustietate, nu e deloc ușoară nici pentru un marinar experimentat ca el.

Micul meu trimaran și acel velier din lemn, de 20 m fac joncțiunea pe ocean în beznă, pe o apă agitată... Totul are ceva teribil de emoționant. Mai ales că e primul velier pe care îl întâlnesc pe Ecuator... Cuprins de o bucurie copilărească, încep să fac gesturi mari, pe care Marco și Martin nu le văd probabil, și gonesc în direcția lor ca să mă opresc lângă ei. În fine, ne vedem, fără să ne putem atinge, dar ne-am reunit. E mare veselie. Toți strigă de bucurie, cu mine în frunte. Această întâlnire e plină de sensuri. Pentru mine, înseamnă că am ajuns! Sau aproape... Sebastian face fotografii, Sean mă filmează... Elmarie, prietena lui Martin, e și ea aici. A venit chiar și vărul meu Michael...

Îmi aruncă o porție de *bilton*, carnea mea uscată sud-africană, și o bere rece. Sunt caviarul și șampania cu care sărbătorim... fiecare pe ambarcațiunea lui, dar împreună.

Oceanul e tot agitat și e preferabil să nu stăm prea mult în loc în aceste condiții. Pornim în direcția Lamu. Unii lângă alții întâi, apoi despărțindu-ne ca să nu riscăm prostește să ne ciocnim, un pericol cât se poate de real în întuneric și pe o mare agitată.

Nu dorm noaptea, surescitat la gândul că prietenii mei sunt foarte aproape de mine și fierbând de nerăbdare să le revăd ambarcațiunea când se va lumina de ziuă.

Ne apropiem din nou a doua zi, în cursul dimineții, apoi ne despărțim și ne reîntâlnim după-amiază. Prietenii mi-au pregătit din nou o friptură cu cartofi pai și salată într-o cutie

etanșă; mi-o aruncă și eu o prind din zbor. Pachetul acesta nu poate să-mi scape: imaginea prânzului care s-a scufundat sub ochii mei în Pacific e o amintire încă dureroasă.

Ne vedem de drum fără să ne pierdem din vedere. Trimaranul meu fiind mai rapid, depășesc ambarcațiunea lui Marco, trec pe lângă ea, descriu cercuri în jurul ei... Sunt ca un puștan la Disneyland.

Când se lasă seara, zărim Lamu.

Accesul în port e foarte delicat pentru veliere. Lamu este o insulă înconjurată de alte insule și șenalul de intrare e periculos de îngust. Ca să nu fim nevoiți să manevrăm pe el în plină noapte, reducem viteza și eu, și Marco, astfel încât să ne întârziem sosirea până a doua zi dimineață. Pentru că înaintez încă cu 15 noduri, reduc viteza la maximum...

Încă o noapte fără somn la bordul trimaranului. De data asta, continentul african e aici, aproape de tot. Am câștigat! Am învins cele trei mari oceane ale planetei, ceea ce nimeni nu mă credea în stare, și am făcut-o cu ambarcațiunea oferită de Marco Landolt. Sunt nebun de bucurie la gândul că el, mai mult decât oricare altul, se află aici ca să împărtășească această victorie cu mine.

Bucuria nu mă lasă să dau geană în geană... Îmi petrec toată noaptea la cârmă, privind acel pământ atât de așteptat, atât de sperat. Nu vreau să am nimic altceva în câmpul meu vizual...

În zori, privesc soarele răsărind deasupra Africii apropiate. Atât de apropiată, încât, dacă trimaranul s-ar scufunda sub mine în acest moment, aș putea să ajung acolo înot.

Pe o apă agitată în continuare de vânturi puternice, intrăm în golf unul după altul, eu și Marco. Mai mic și mai ușor, fac pe peștele-pilot și deschid calea.

Îndată ce trec de dig, e ca și cum s-ar fi închis o ușă între mine și ocean: valurile s-au domolit brusc. Și știu că pentru totdeauna. Adio valuri mari și vânturi violente, adio furtuni, adio...

Ambarcațiunea lui Marco înaintează cu ajutorul motorului. Eu manevrez cu pânza principală. Când am intrat în șenal și aproape am ajuns în port, Martin plonjează de pe puntea velierului lui Marco și urcă la bordul trimaranului meu. După câteva clipe, cobor pânza principală pentru ultima dată. Această ultimă manevră îmi pare că se face cu încetinitorul, atât sunt de conștient că, după mii și mii de manevre similare, aceasta este cu adevărat, *cu adevărat*, ultima... Imaginea acelei pânze care coboară energic – aproape cade –, fără ezitare, mi se întipărește în minte pentru totdeauna...

Fac ultimii metri vâslind... și pun în sfârșit piciorul pe continentul african. Multe veliere mici de inspirație egipteană sunt amarate la acele cheiuri. Dincolo de ele se află civilizația, un oraș turistic foarte frecventat, multă lume, restaurante și hoteluri... Am nimerit în plină sărbătoare musulmană și cam peste tot domnește o atmosferă plină de veselie. La New Palace Hotel din Lamu, unde au tras Marco și ceilalți, directorul, anunțat de ei că mergeau în întâmpinarea mea și că mă pregăteam să pun piciorul pe continentul de unde plecasem, îmi oferă o sticlă de șampanie și o prăjitură pe care a comandat-o special pentru mine.

Dar noaptea următoare o petrec la bordul trimaranului. Ceva mă leagă încă de el. *Latitudine zero* nu vrea să-mi dea drumul așa ușor, după tot ce-am trăit împreună.

Faptul că am traversat Oceanul Indian cu această ambarcațiune este o victorie în sine. Și nu dintre cele mai puțin

însemnate. De aceea, din nou, am un sentiment de frustrare când presa pare să considere asta doar încă o etapă a itinerarului meu, nimic altceva. Dacă m-aș opri aici, simt că pentru ziariști ar fi ca și cum n-aș fi realizat nimic...

Această atitudine mă face în mare măsură să mă simt din nou plin de avânt. Îmi doresc să plec. Tremur de nerăbdare ca un cal de curse în fața liniei de start.

De data asta, știu că numai mort n-o să-mi ating ținta.

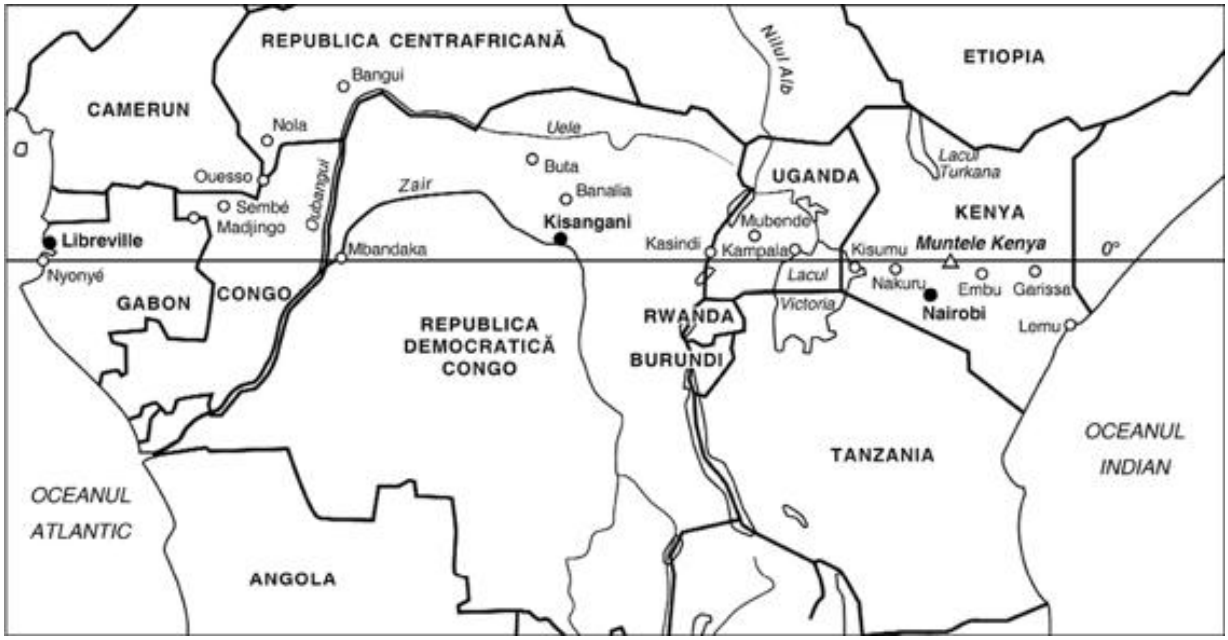
În cursul celor două zile liniștite petrecute la Lamu, îmi pregătesc calm echipamentul pentru ultima mare etapă a itinerarului meu...

Și apoi, într-o dimineață, Martin și Steve pun stăpânire pe trimaran ca să se deplaseze până la Mombasa, unde îl vor încărca într-un container care îl va duce în Franța. Nu pot să nu-i însoțesc pe o distanță de câțiva kilometri la bordul bărcii gonflabile a lui Marco. Cei doi iau locul *meu*. *Eu* trebuia să țin cârma și să rotesc vinciul... Nimeni altcineva... *Latitudine zero* mă părăsește pentru totdeauna și simt cum ceva se rupe în mine...

Îmi petrec ultima noapte la Lamu la bordul velierului lui Marco.

A doua zi, el ridică ancora și mă lasă în compania *skipper*-ului său. Acesta aduce un velier mic care ne transportă la țărm.

Îmi pun rucsacul în spinare, încalec bicicleta de teren... și pornesc spre Libreville.


REPUBLICA CENTRAFRICANĂ
Bangui
CAMERUN
Nola
Ouesso
Sembé
Madjingo
Libreville
Nyonyé
GABON
CONGO
Oubangui
Zair
Mbandaka
Uele
Buta
Banalia
Kisangani
REPUBLICA
DEMOCRATICĂ
CONGO
OCEANUL
ATLANTIC
ANGOLA
Nilul Alb
ETIOPIA
UGANDA
Kasindi
Mubende
Kampala
RWANDA
BURUNDI
Lacul
Victoria
Lacul
Turkana
KENYA
Kisumu
Muntele Kenya
0°
Nakuru
Embu
Garissa
Nairobi
Lamu
TANZANIA
OCEANUL
INDIAN

VI
Cel mai rău e omul

Față de lungimea întregului meu itinerar, traversarea Africii ecuatoriale pare, uitându-te pe hartă, relativ scurtă. Dar această ultimă etapă se anunță a fi cea mai „densă” dintre toate. Din toate punctele de vedere. Ea cuprinde cinci țări, dintre care una, Congo, devastată de războiul civil; adună la un loc toate varietățile de mediu: deșert, munte, un lac mare cât Elveția, junglă, fluvii... Opulența succedă aici sărăciei... Cât despre temperaturi, ele merg de la căldură extremă la frig intens...

La început totuși ar trebui să fie relativ ușor. Am intenția să traversez vastele regiuni deșertice din estul Kenyei, urcând spre Ecuator pe o traiectorie nord-vest, pe drumul care duce la orașul Garissa. De acolo voi coti mai mult spre vest, până la muntele Kenya, unde mă așteaptă o ascensiune de 5.200 m.

Din păcate, drumul de la Lamu la Garissa merge mai mult sau mai puțin pe lângă frontiera somaleză – la o oarecare distanță totuși – și străbate un teritoriu periculos, bântuit de *shifters* (nomazi). Acești oameni, deseori dezertori din armata somaleză, înarmați cu puști-mitralieră AK 47, vin să jefuiască, să atace autocarele cu turiști și autovehiculele particulare, să comită tot felul de acte de violență pe teritoriul Kenyei, apoi

trec frontiera înapoi... În acea zonă, armata patrulează în permanență și au loc ciocniri zilnic. Pe scurt, sunt sfătuit s-o ocolesc. Dacă insist totuși să folosesc acest drum, n-o pot face decât sub escorta poliției. Și în mașină, cu un soldat înarmat care mă va apăra trăgând fără somație în eventualii agresori.

Evident, pentru mine nici nu poate fi vorba de așa ceva. Autoritățile îmi sugerează așadar – „îmi ordonă" ar fi mai corect spus – să cobor până la Malindi, pe coastă, la jumătatea drumului dintre Lamu și Mombasa, apoi să urc încet, pornind de acolo, până la Nairobi.

Asta nu-mi convine deloc, fiindcă este un traseu care mă îndepărtează și mai mult de Ecuator. Însă, neavând de ales...

Drumul pe care pornesc când părăsesc Lamu e lat, asfaltat și foarte circulat. De o parte și de alta, peisajul e întâi golaș, aproape deșertic, apoi ceva mai verde în regiunea fluviului Tana. După o zi de mers pe bicicletă ajung în apropierea orășelului Garsen, la intersecția drumului care coboară spre Malindi, la sud, și urcă spre Garissa, la nord. Se lasă seara peste câmpiile imense și pustii din jur. Sunt acolo, singur la acea intersecție, în pustietate...

În mod normal, ar trebui s-o iau la stânga, spre Malindi. Înțelepciunea și prudența mi-o poruncesc. Ezit... S-ar zice că bicicleta se cabrează, refuză să o apuce spre stânga... Asemenea unui cal încăpățânat, vrea neapărat s-o ia în direcția opusă. Ca și cum ar ști că e direcția corectă. Singura, la urma urmelor...

Mă supun, știind că are dreptate.

După câțiva kilometri, dau peste un prim baraj de poliție. Aici automobiliștii sunt obligați să-și ia cu ei o gardă de corp. Dar nu se vede nici țipenie de om. De-a curmezișul asfaltului a fost întinsă o bandă metalică cu țepi menită să oprească

mașinile, dar polițiștii nu se văd nicăieri, fiind probabil adăpostiți în cabana mică de la marginea drumului.

Nu ezit prea mult. Ies de pe drum, intru pe pământul bătătorit care îl mărginește și descriu un mare semicerc în jurul cabanei, încercând să fac cât mai puțin zgomot. Acesta e avantajul bicicletei; dacă eram cu mașina, zgomotul motorului m-ar fi dat de gol...

Și apoi, e aproape noapte.

Niciun polițist nu iese din adăpost...

Puțin mai departe, revin pe drum și merg înainte, pedalând cu înverșunare ca să mă depărtez cât mai mult.

Dar nu înaintez chiar atât de repede pe cât aș vrea. Regiunea e deșertică, bântuită de vânturi fierbinți, care îmi aruncă în ochi un praf dens. Pământul maroniu și nisipos al câmpiilor acoperă drumul și de cele mai multe ori am impresia că pedalez pe o plajă. Ca în Borneo, trebuie să cobor mereu de pe bicicletă și s-o împing, mergând pe lângă ea.

La zeci de kilometri unele de altele, dau peste importante lucrări de drumuri, unde vehiculele de asfaltare mă obligă să respir mirosul de asfalt lichid. Mașinile sunt rare pe acest drum, dar, când se împotmolesc în argilă, devin o pradă ușoară pentru jefuitori. De aceea, guvernul se străduiește să facă aceste drumuri practicabile, ca să se poată circula pe ele cu viteză mai mare și să se reducă riscul de atacuri.

Muncitorii de la drumuri sunt și ei protejați de armată.

De fiecare dată când ghicesc o prezență omenească – muncitori, militari, polițiști... –, fac un ocol mare prin deșert. Dar, inevitabil, sunt reperat. Măcar de puținele autovehicule cu care mă intersectez. Mi-e teamă ca nu cumva cineva să-mi semnaleze prezența polițiștilor de la Garsen și ei să mă prindă

din urmă. Pedalez toată noaptea ca să mă îndepărtez cât mai repede și cât mai discret. Mă opresc în zori, ca să dorm câteva ore pe marginea drumului, la adăpostul unei stânci sau al unui copac, dacă găsesc așa ceva... Desigur, în timpul zilei e foarte cald, dar vântul care suflă în permanență îmi usucă sudoarea și mă răcorește într-o oarecare măsură.

Dacă drumul n-ar fi atât de des năpădit de nisip, s-ar merge aproape ușor.

Nenumărate cămile, care par lăsate de capul lor, ronțăie cât e ziulica de mare cele câteva tufișuri spinoase ce se ivesc din deșert. Mă privesc cu indiferență cum trec, în timp ce antilopele gonesc în salturi, grăbite să ajungă la nu știu ce destinație... Asta e Africa. Animalele mari sunt mai numeroase, au mai mult spațiu... mai ales într-o regiune ca aceasta, practic părăsită de oameni, unde puținele ochiuri de apă abia sunt de-ajuns să adape fauna.

Câteva colibe străjuiesc totuși drumul din când în când. Nu sunt niciodată mai mult de două sau trei în același loc, construite lângă un pâlc de copaci răsuciți, semn că nu departe există un ochi de apă. Cum trăiesc acei oameni? Și cu ce? Zăresc uneori una dintre siluetele lor fantomatice, vagi din cauza vântului de nisip. Omul acela cu privirea de nepătruns se întreabă oare ce caut eu acolo? Am impresia că nu. De altfel, dispar atât de repede în ceață, încât crede probabil că sunt un fel de miraj...

Am ajuns aproape la jumătatea drumului până la Garissa când dau deodată peste alt baraj, de data asta militar. Locul în care mă aflu se numește Hola[1] și numele i se potrivește, căci acum sunt oprit.

— Nici vorbă să mergi singur până la Garissa, îmi zic militarii (care uită să mă întrebe cum am ajuns până acolo). Te duce autobuzul.

E vorba de un autocar care face naveta toată ziua între Hola și Garissa, cu o mână de soldați înarmați la bord. Este singurul mijloc autorizat pentru cei care doresc să urmeze acest traseu.

Cum e de neconceput să spui nu, mă prefac că accept să iau autobuzul, știind însă cât se poate de bine că nu pot să fac nici măcar un kilometru într-un vehicul cu motor. Cu puțin timp înainte de plecare, scap încă o dată de vigilența oamenilor în uniformă și părăsesc Hola pe o potecă abia practicabilă, care e folosită probabil pentru vite.

Poteca duce direct spre vest. După câțiva kilometri, o părăsesc și mă îndrept direct spre nord, prin deșert, până dau din nou de drumul interzis.

Nu știu dacă militarii au observat că nu mă aflam în autobuz. Dacă da, poate și-au zis că hotărâsem în mod înțelept să fac cale-ntoarsă... Cel puțin așa sper.

Ajung fără probleme la Buru, unde stau peste noapte în singurul hotel din sat. În zori, pornesc iar la drum...

Nu sunt foarte departe de Garisa când zăresc oameni pe șosea. În ciuda distanței – în deșert vezi până departe –, le disting siluetele. Sunt așezați chiar pe asfaltul acoperit cu nisip. Dar, mai presus de toate, ghicesc formele lungi, negre și amenințătoare ale armelor...

Cu toate că e cald, simt că-mi îngheață sângele în vine.

Shifters! Doar dacă nu cumva sunt soldați.

N-am chef să-mi risc viața, așa că frânez și ies de pe drum. Din fericire, oamenii așezați pe asfalt stau cu spatele la mine, ceea ce mi-a permis să-i văd înainte de a fi zărit de ei...

Tufișurile spinoase sunt aici puțin mai numeroase decât în alte părți. Mă ascund în spatele lor, împing bicicleta cu mâna și înaintez treptat spre oamenii înarmați. Când ajung la numai câteva sute de metri de ei, constat că majoritatea poartă uniformă. Dar uniformele sunt desperecheate, neîngrijite, murdare și nu seamănă deloc cu cele ale soldaților din trupele regulate. Amintindu-mi că acești *shifters* sunt deseori dezertori din armata somaleză, sunt cu băgare de seamă și nu mă arăt.

Așez bicicleta pe pământ fără să fac zgomot și, ținându-mi respirația, mă transform în statuie. Știu că la cel mai mic sunet, la cel mai mic gest, mă vor vedea...

Stau așa, complet nemișcat, mai bine de două ore... Spre sfârșitul zilei, oamenii hotărăsc în sfârșit să ridice tabăra. Se afundă încet în savană...

Stau în continuare nemișcat, în caz că s-ar întoarce. Curând, dispar complet din raza mea vizuală. Mai aștept o oră... Apoi, la căderea nopții, încalec bicicleta și încep să pedalez ca un apucat, fără să reduc viteza până la răsăritul soarelui.

Nu merg la Garissa, unde n-am nimic de făcut. De aceea, o iau la stânga pe drumul principal care duce spre sud-vest, în direcția Kangondi și urcă apoi spre nord, până la muntele Kenya, la aproximativ 240 km distanță...

Această regiune, din care cea mai mare parte constituie o rezervație naturală, este ținutul antilopelor, al elefanților și al animalelor mari de pradă.

Le zăresc din loc în loc, vânând uneori cu acea frumusețe plină de cruzime care ne-a devenit familiară grație documentarelor, căutând de cele mai multe ori umbra... Acest anotimp e mai fierbinte și mai uscat decât de obicei. Antilopele sunt slabe și mai lente decât înainte. Pământul e un jăratic unde

cea mai mică picătură de apă devine o adevărată comoară. O ceață albă datorată căldurii învăluie permanent contururile unui peisaj care începe să devină muntos... Suferința plutește în aer și apare pe chipurile și în gesturile ostenite ale acelor oameni care sapă puțuri încercând să-și adape animalele...

Dorm în continuare pe marginea drumului. De la o etapă la alta, întâlnesc bărbați și femei purtând pe cap recipiente cu apă pe care o aduc uneori de la zeci de kilometri. După ce le-am depășit, cu mult timp înainte, colibele sau satele și am zărit, la mult timp după aceea, puțurile de unde și-au umplut urcioarele, pot să estimez distanța pe care au străbătut-o și cea care le-a mai rămas de parcurs.

Puțurile sunt aici doar niște găuri săpate în pământ în mijlocul unor tufe mărăcinoase, ca să fie protejate de fiarele sălbatice. Cam peste tot, vacile cele mai slabe pe care mi-a fost dat să le văd vreodată stârnesc un praf ce le însetează și mai mult. După acel soi de tremur disperat care îi agită pe toți, simt că oamenii, ca și animalele, nu se mai gândesc decât la un singur lucru: să găsească apă prin orice mijloc și să bea...

Și eu sunt în aceeași stare, agravată de efortul fizic din cauza căruia pierd zilnic litri de sudoare. Atunci, mă opresc în fața acelor sate, la ușile acelor colibe și cer apă. Dar apa este aici o marfă rară și prețioasă. Trebuie să o plătesc. În schimbul echivalentului a 2 franci elvețieni – o sumă considerabilă pentru majoritatea oamenilor din acest ținut –, umplu acel *camel pack* de 14 l pe care îl transportam deja în junglă și cele două ploști atârnate de ghidonul bicicletei.

Doctorul Blaise Genton, medicul expediției, m-a avertizat să nu beau niciodată apă din puțurile săpate în sol. Oamenii și animalele își fac nevoile de jur împrejur și ploaia duce apoi

deșeurile în puțuri, contaminând apa cu toate bacteriile imaginabile.

Cea pe care o cumpăr provine evident din acele puțuri. Dar, având în vedere seceta extremă care domnește aici de luni de zile, cred că nu risc nimic. Mulțumesc totuși pentru sfat, doctore...

La fel îmi procur și de-ale gurii. Foarte puține. E prea cald și mi-e prea sete ca să-mi fie foame... Dar locuitorii din această regiune fac niște turte grozave din făină de grâu, pe care le numesc *chapati*.

Contactele mele cu populația africană sunt, trebuie să o spun, departe de a fi la fel de idilice cum au fost cele cu amerindienii. La fiecare oprire pe care o fac în cel mai mic sat, primul gest al locuitorilor este acela de a întinde mâna spre mine... nu ca să mi-o strângă în semn de bun-venit, ci ca să-mi ceară bani.

— Dă-mi bani... Dă-mi bani...

Niciun „bună ziua”, nimic...

Eu am fost învățat că banii se câștigă. Dacă omul care mi se adresează astfel mi-ar propune să-mi spele bicicleta în schimbul câtorva monede, aș accepta cu plăcere. Dar nu... „Dă-mi bani”, punct! Sărăcia nu-i o scuză. Indienii din Amazonia erau cel puțin la fel de săraci ca ei...

Dacă atât de mulți africani s-au cufundat astfel în dependență și lene, nu este doar vina lor, trebuie s-o recunoaștem. Secolele de colonialism, deceniile de subvenții occidentale și turiștii care bagă sistematic mâna în portofel au ajuns să le imprime reflexul cerșetoriei. Sau mai rău... În satele amazoniene, puteam să-mi las toate lucrurile, să mă duc să

navighez sau să vânez două zile la rând și să mă întorc fiind sigur că le voi găsi neatinse. Aici nici nu poate fi vorba să lași vreun obiect nesupravegheat nici măcar o clipă. Când beau din ploscă, trebuie să țin maceta cu cealaltă mână și să rămân așezat pe bicicletă, râvnită de zeci de priviri.

N-aș vrea să vadă cineva vreo urmă de rasism în spusele mele. Ele exprimă doar tristețea pe care o simt când văd ce-a făcut lumea din acești oameni... pe care îi consider frații mei. Căci pământul lor e și al meu. Și nu mă jenez să le-o spun când mă tratează ca pe un turist numai bun să le împartă dolari. În Africa de Sud am crescut împreună cu ei; aveam prieteni printre ei, cu sau fără apartheid. Refuz să le dau pomană nu din dispreț, ci, dimpotrivă, pentru că-i respect prea mult ca să-i tratez ca pe niște cerșetori.

— Vezi, sunt din țara asta ca și tine, frate, îi zic unuia dintre ei, punându-i sub nas pașaportul meu sud-african. Familia mea trăiește în această țară de 400 de ani. Ca și a ta.

— Așa e, răspunde el zâmbind și punându-și mâna pe umărul meu. Tu ești cu adevărat fratele meu!

Ajuns la Kangondi, mă deplasez drept spre nord, așa cum prevăzusem, în direcția muntelui Kenya. Pe măsură ce mă apropii, peisajul se schimbă complet, aproape de la o zi la alta. În mai puțin de 80 km, trec de la deșert la munte, de la savană la junglă... Clima se modifică și ea. Temperatura a scăzut doar puțin, dar regăsesc acea umiditate tropicală pe care am întâlnit-o în Amazonia... și ploile care o însoțesc. De altfel, acum pătrund într-o adevărată pădure virgină: cea din jurul muntelui Kenya. Spre deosebire de cealaltă, este străbătură de drumeaguri. Dar, fiindcă a crescut pe coasta muntelui, înaintarea se transformă aici în escaladare.

La drept vorbind, muntele Kenya nu se află exact pe Ecuator, ci puțin mai la sud. Așadar, nu sunt obligat să-l escaladez ca să-mi câștig pariul. Dar situația este aproape aceeași ca în cazul muntelui Cayambe: din moment ce se află în fața mea, n-am putut să rezist provocării pe care mi-o lansează...

Le-am dat întâlnire foarte aproape de aici, în satul Nanyuki, lui Martin, Cedric, Sebastian și Claude-Alain. Nanyuki, asemenea întregii regiuni din jurul muntelui Kenya, este un loc foarte frecventat de turiști. Aflat chiar pe Ecuator, înconjurat de *lodges* – bungalouri prevăzute cu tot confortul –, satul este ușor accesibil pe drum de la Nairobi.

Părinții lui Cedric, care locuiesc în apropiere de mine, la Château-d'Oex, sunt în vacanță lângă muntele Kenya. Au profitat ca să vină să mă încurajeze. Fiindcă știam că vin, le-am cerut să-mi facă un serviciu aducându-mi echipamentul esențial pentru ascensiune: haine din polartec, colțari, carabiniere, sac de dormit care face față la temperaturi de –10°C până la –20°C și, lucrul cel mai important, o cască pentru escaladă. Cu cât te apropii mai mult de vârful muntelui Kenya, cu atât roca este mai casantă. Riști nu numai să tragi o căzătură, ci și să te trezești oricând cu o piatră în cap...

În mod normal, această activitate logistică ține de competența lui Martin. Dar, între expediția lui la Mombasa, unde trebuia să-mi pună ambarcațiunea într-un container cu destinația Europa, și drumul pe care îl avea de făcut după aceea ca să vină aici (traversând toată Kenya), îi era acum imposibil, într-un răstimp atât de scurt, să se întoarcă în Elveția și să revină de acolo cu tot acest echipament.

Un echipament în întregime nou, ceea ce explică necesitatea acestui shopping. Le-am împărțit ghizilor ecuadorieni tot ce am

folosit pe muntele Cayambe. Ca să am toate șansele de partea mea, îmi trebuie de fiecare dată un echipament nou. În plus, din cauza problemelor de stocare, de spațiu și de transport cu care eu și Martin vom fi confruntați permanent de-a lungul acestei expediții, am optat de la început pentru înlocuirea sistematică a tot ce putea fi înlocuit...

Din păcate, compania aeriană cu care au călătorit părinții lui Cedric a rătăcit rucsacul cu echipamentul meu. Și fără el... mai bine renunț imediat.

Dau telefoane îngrijorat, apoi furios, în toate direcțiile, explicându-le unor funcționari indiferenți că am nevoie vitală de acel rucsac și de conținutul lui.

Primesc promisiuni vagi... Dar în Africa nimic nu se mișcă repede. Aștept degeaba două zile... Martin reușește să-l contacteze pe unul dintre principalii directori ai companiei aeriene și-l învinovățește cu asprime: „Dacă murim din cauza bolovanilor care ne cad în cap, o să fie vina dumitale!”. Drept urmare, în companie se stârnește mare agitație. Pe măsură ce mă apropii de sfârșitul aventurii, mass-media vorbește din ce în ce mai mult despre mine și reprezentanții companiei se tem de publicitatea negativă de care ar avea parte dacă aș eșua din pricina lor.

Dar rucsacul tot nu apare... În cele din urmă îl sun chiar eu pe șeful cel mare, pe care îl cunosc oarecum.

— Pune presiune pe oamenii dumitale, îi zic. Nu pot să mai aștept. Bagajul a fost înregistrat împreună cu celelalte la plecarea avionului. Găsește-l. Doar nu s-a volatilizat!

Ba da! După o mulțime de căutări zadarnice, se ajunge la concluzia că rucsacul a fost furat de un manipulant necinstit de pe cărucioarele aeroportului din Nairobi.

Am de ales acum între a ocoli muntele Kenya și a-mi continua drumul pe Ecuator și... a-l escalada totuși, cu puținul echipament de care dispun. Ultima soluție este evident total imprudentă.

Dar, dacă aș fi prudent, nu m-aș afla aici...

Atac, împreună cu Martin, Seb și Claude-Alain, drumul lung ce trebuie să ne ducă la Batian, vârful situat exact la altitudinea de 5.199 m. Am ales nu numai vârful cel mai înalt, ci și calea cea mai dificilă ca să ajungem la el (muntele Kenya are mai multe vârfuri, dar celelalte sunt plimbări de plăcere). Și totul fără căști, fără colțari, fără îmbrăcăminte și saci de dormit pentru altitudine... cu minimum de echipament.

Bocancii de escaladă și combinezonul izolant le am. În rucsac, în afară de corzi și materialul standard, am GPS-ul, busola, telefonul prin satelit, o hartă a muntelui, un walkie-talkie pe care îl avem toți ca să comunicăm între noi și o cameră video de mici dimensiuni. Iau cu mine micul sac de dormit foarte ușor pe care l-am avut pe ambarcațiune, pentru cazul în care ar trebui să campăm... dar sper să nu fie nevoie să mă folosesc de el, fiindcă nu e deloc adaptat la frigul extrem al înălțimilor.

Plec din Nanyuki cu bicicleta. Intenționez să mă apropii astfel cât mai mult de tabăra de bază. Când panta va deveni prea abruptă, voi merge mai departe pe jos.

Muntele și zona din jurul lui fac parte din vastul Mount Kenya National Park, supravegheat și străbătut în permanență de ghizi și paznici de vânătoare. La unul dintre punctele de control prin care trecem, un ghid ne aduce la cunoștință că vârful este încă înghețat și înzăpezit – e abia începutul

anotimpului cald – și că suntem prima echipă care încearcă anul acesta ascensiunea vârfului Batian.

Tabăra de bază se află la aproximativ 3.000 m. Ultimele două treimi, pe care le urc pe jos împreună cu ceilalți, mă readuc la condițiile muntelui Cayambe: trec din nou în 24 de ore de la căldura jilavă a junglei la frigul glacial al înălțimilor. Când ajungem la tabăra de bază, temperatura e aproape de 0°C. Muntele e învăluit într-o ceață atât de deasă, încât nu vedem nimic dincolo de câțiva metri din stâncile maronii pe care le avem în față.

Petrecem o noapte scurtă în tabăra de bază. Pe la ora 5 dimineața începem să ne pregătim. În fața noastră se înalță un zid stâncos practic vertical, care nu poate fi escaladat noaptea.

Așteptăm să se facă ziuă pe la 6...

Pornim.

Traseul de pe fața nordică este cel mai greu. Pe plan topografic, după stâncăriile abrupte, poate fi comparat cu Matterhorn din Elveția. Dar cu un plus de dificultate. Muntele Kenya nu e nici pe departe unul dintre cei mai înalți de pe planetă (e al doilea din Africa, după Kilimanjaro), dar e unul dintre cei mai dificili. Este un munte plin de istorie și de legende. Puțini oameni au încercat această ascensiune deosebit de complicată și periculoasă și puțini au reușit-o. Încă n-am început să urcăm și, fixată în stâncă, o placă de bronz ne amintește riscurile la care ne expunem: „În memoria lui... și a lui... cei doi alpiniști americani care și-au găsit moartea în 199... încercând această ascensiune”.

Sper sincer să am mai mult noroc decât ei...

Escaladarea începe lent. E cu atât mai dificilă cu cât lipsa de echipament adecvat ne încetinește considerabil. În condiții

normale, se abandonează frecvent pe flancul muntelui un piton sau o bucată de coardă... ceea ce noi nu ne putem permite. Neavând destule pitoane, trebuie să le smulgem de fiecare dată din perete și să le dăm următorului, ca să le refolosească. Apoi, ultimul i le dă primului, legate de o coardă, și așa mai departe...

N-avem nici măcar carabinierele speciale – „coborâtoare" în formă de 8 – care acționează ca niște frâne la o coborâre în rapel. La întoarcere, va trebui să folosim procedeul artizanal al „seminodurilor de cabestan", adică să înlocuim carabinierele lipsă cu noduri speciale trecute prin cele pe care le avem...

Dar înaintăm... Cel puțin la început, stânca e tare și putem să înfigem pitoanele fără riscul de a ne prăbuși. Și vremea, cețoasă la plecare, s-a luminat acum...

După patru-cinci ore de escaladare, Sebastian, fotograful meu, nu se simte în stare să meargă mai departe. E prea greu pentru el. Abandonează.

S-ar zice că nu vom avea fotografii nici cu vârful muntelui Kenya...

Pe muntele Cayambe, Sean avusese probleme fizice și fusese nevoit să coboare. Seb ajunsese în vârf. De data asta, ar fi fost poate la fel dacă Sean ar fi fost cu noi...

Cedric, care trebuise să-l coboare pe Sean de pe muntele Cayambe, trebuie să-l coboare acum pe Seb. Îi e scris să nu vadă niciun pisc împreună cu mine...

Comunicăm cu Seb prin walkie-talkie în timp ce coboară, ca să ne asigurăm că totul e bine...

Am mai rămas eu, Martin și Claude-Alain, aceiași care am ajuns pe vârful muntelui Cayambe.

Din cauza friabilității rocilor, muntele își schimbă mereu aspectul. Din acest motiv, hărțile noastre speciale pentru

alpiniști sunt foarte puțin de încredere și ne rătăcim mereu în vastele și numeroasele făgașe ale acestui perete, care sunt niște mici văi verticale. De fiecare dată, trebuie să deschidem noi înșine o nouă cale în încercarea de a ajunge la traseul principal...

Lipsa de echipament ne-a încetinit deja. Seb, fără să vrea, ne-a frânat încă puțin. Rătăcirile ne-au făcut să pierdem și mai mult timp. Din acest punct de vedere, situația începe să devină critică: dacă ne prinde noaptea aici, ar putea să ne fie fatal. De aceea, am prevăzut să facem dus-întors în timpul zilei. În acest scop, transportăm fiecare doar 2 l apă și avem ca hrană una sau două tablete de ciocolată pentru toți trei...

La 200 m de vârf, suntem înconjurați de nori. Peste câteva minute, nu vom vedea mai clar decât în plină noapte.

Prudența cea mai elementară ne-ar cere să coborâm imediat. Dar n-am ajuns până aici ca să renunțăm atât de aproape de țintă.

Exact deasupra noastră, o cavitate mică se deschide în peretele stâncos. Podeaua ei, ușor înclinată spre hău, nu e mai mare decât o masă de bucătărie.

Imobilizați de lipsa totală de vizibilitate, neputând nici să coborâm, nici să mai urcăm, hotărâm să ne petrecem noaptea acolo.

Temperatura e de –15°C.

Eu și Martin avem fiecare un mic sac de dormit din nailon, făcut pentru țările calde, Claude-Alain n-are deloc sac de dormit. În schimb, e îmbrăcat mai gros decât noi. Eu am și un „sac de bivuac”, care, după cum arată și numele său, e doar un sac făcut să te înfășori cu el în situații de urgență ca aceasta. E izolant, nu termic.

Improvizăm un bivuac cu ceea ce avem. Pe solul înghețat al acestei „grote”, unde abia putem sta toți trei, întindem „o folie de supraviețuire” izolantă. Apoi prindem între ei cu fermoarele cei doi saci de dormit ca să formeze unul singur și acoperim totul cu sacul de bivuac.

Mă strecor în sac în partea cu peretele. Martin se instalează lângă mine, iar Claude-Alain... e pe marginea prăpastiei.

Stăm înghesuiți ca sardelele. De fiecare dată când unul simte nevoia să se întoarcă, ceilalți doi trebuie să facă aceeași mișcare în același timp.

Dar asta nu mă împiedică să dorm și... să sforăi. Lipsa de confort nu mă stânjenește: sunt obișnuit să dorm „fără fasoane”. Ceea ce mă ține treaz este pericolul unui eventuale agresiuni. În prima parte a călătoriei mele africane, am trăit cu teama de *shifters* și abia dacă îndrăzneam să închid ochii. Dar aici, la o altitudine de aproape 5.000 m, practic sub cerul liber, mă simt în siguranță. Relaxat.

Nu la fel stau lucrurile pentru Martin și pentru Claude-Alain. Acesta din urmă e un alpinist profesionist, iar fratele meu a petrecut, de la începutul expediției, nopți întregi în locurile cele mai problematice, și totuși, niciunul dintre ei nu este cu adevărat obișnuit să doarmă afară, la o asemenea altitudine și la temperaturi atât de scăzute.

— Nu merge, nu pot să dorm așa, zice deodată Martin.

Și, răsucindu-se ca un vierme, reușește să-și schimbe poziția, cu capul acolo unde avea înainte picioarele. Numai că, în curând, acestea încep să-i înghețe și Claude-Alain trebuie să i le fricționeze ca să-i facă sângele să circule.

Peste puțin timp, Claude-Alain începe să înghețe. În partea exterioară, unde se găsește el, vântul rece ca gheața îl lovește în

plin. Numai cel din mijloc e oarecum protejat. Eu, în partea cu peretele, sunt într-un adevărat congelator unde se învârtejește aerul... dar mă simt atât de bine, încât dorm bușteanu.

Ceilalți doi, epuizați, adorm și ei în cele din urmă.

Treziți pe la ora 6 de lumina zilei, scoatem capul din sac ca să privim ceea ce ar putea fi zorii cei mai frumoși pe care i-am văzut în viața noastră.

Sub un cer perfect albastru, descoperim la picioarele noastre sute de kilometri de junglă sclipind de prospețime și de viață, într-un aer pur precum cristalul. Dincolo de ea, soarele la răsărit pare să lumineze deșertul din interior. Africa se trezește doar pentru noi...

Vârful e acolo, aproape de tot.

Mai așteptăm puțin în acel loc, cât să ne încălzească soarele. Înghețați de frigul nopții și lipsiți de hrană, ne simțim de-a dreptul congelați.

Îndată ce sângele reîncepe să circule normal în organismele noastre amorțite, ne facem rucsacurile și plecăm spre vârf. Se află la doar 200 m, dar gheața care îl acoperă face ca această ultimă porțiune să fie dificilă, în lipsa colțarilor și a pioleților. Noroc că Claude-Alain e unul dintre cei mai buni alpiniști din lume. Priceperea lui e încă o dată prețioasă pentru noi. Eu, ca de multe ori, compensez lipsa mea de experiență prin voința de a reuși...

Gata! Am ajuns în vârf.

În picioare pe acea minusculă platformă de gheață, avem impresia că zburăm spre cer. Cuprindem cu privirea întregul continent, cu răsuflarea tăiată de frumusețea extraordinară a ceea ce se întinde sub ochii noștri.

Și când te gândești că era cât pe ce să nu venim...

Acest munte este al doilea din aventura mea în jurul lumii. Ultimul... și cel mai frumos. Am impresia că am atins o culme în toate sensurile cuvântului. Știu că nu voi vedea nimic mai grandios până la sfârșitul călătoriei mele.

În depărtare, norii își fac din nou apariția și vin spre noi. Dar totul e bine. Avem timp să coborâm...

Vârful este doar jumătate dintr-o ascensiune. Coborârea e la fel de dificilă. În cursul acestei a doua faze se întâmplă multe accidente, când cățărătorii nu mai sunt la fel de concentrați. Oboseala acumulată în timpul escaladării își spune și ea cuvântul...

Dar, în ceea ce ne privește, totul merge de minune în dimineața asta. Coborâm cu suplețe în rapel până la tabăra de bază, unde ne așteaptă Cedric și Sebastian.

Las în urmă ținuta de alpinist, care nu-mi va mai fi de folos. Ca și atunci când mi-am părăsit ambarcațiunea, acest gest simbolizează realizarea unui lucru. Și de data asta, el înseamnă că mă apropii de țintă...

Cobor până în locul în care mi-am lăsat bicicleta. O încalec și mă îndrept fără întârziere spre următoarea etapă: Nakuru, la aproximativ 200 km spre vest, puțin mai la sud de Ecuator, unde mi se vor alătura și ceilalți.

Drumul care duce acolo seamănă mai mult cu o cărare, urcând și coborând între masivele muntoase, printr-o junglă care începe ușor să se rărească.

Mă aflu în mijlocul teritoriului populației masai. Deodată, zăresc un băștinaș pe marginea drumului. E un băiat care îmi face semne. Mă opresc... Copilul e vizibil fascinat de bicicleta

mea. Există multe biciclete în Africa, dar cu siguranță că n-a mai văzut niciodată una ca asta. Îi propun să facă o tură. Ezită, cu o expresie de îngrijorare pe chip. Atunci, îi iau bâta și sabia mică, îl ridic și îl așez pe șa, punându-i mâinile pe ghidon. Picioarele abia dacă-i ating pedalele... Îl împing de-a lungul acelei cărări de praf roșu, printre vacile care, la trecerea noastră, o iau la sănătoasa, într-o dezordine veselă... Fața i se luminează și chicotește... Face ceva ce n-a mai făcut și nici nu va mai face, poate, niciodată în viață. Bucuria lui îmi face plăcere. Și apoi, escaladarea reușită a muntelui Kenya mă face atât de fericit, încât doresc să dăruiesc puțin din ea și altuia...

Îi redau libertatea tânărului masai, pun iar stăpânire pe bicicletă și plec mai departe pedalând și mai energic; am un motiv suplimentar: Cathy și fetele, pe care nu le-am văzut de la Padang, din Indonezia, urmează să mă aștepte la Nakuru. Am ales pentru întâlnirea noastră acest oraș de importanță medie deoarece se ajunge ușor la el pe șosea de la Nairobi. Apoi, am prevăzut ca mica mea familie să mă urmeze la bordul unui autovehicul închiriat până la Kisumu, pe malurile lacului Victoria, pe care trebuie să-l traversez înainte de a merge mai departe pe teritoriul ugandez.

Străbat fără probleme restul traseului ce mă desparte de Nakuru... asta dacă nu consider o problemă cerșetoria permanentă și aproape agresivă cu care mă confrunt din nou. „Dă-mi bani... Dă-mi bicicleta ta...” Am ajuns să apelez la un fel de joc. Acum atac eu, înainte ca ei să fi apucat să zică ceva: „Dă-mi de mâncare... Dă-mi bani...”. Partea cea mai frumoasă e că sunt indignați.

La Nakuru îi găsesc, așa cum fusese prevăzut, pe Martin și pe ceilalți, dar mai ales pe Cathy și pe fete. Ca întotdeauna,

fericirea revederii e cu atât mai mare cu cât despărțirea a fost lungă. Orașul e relativ mare și modern și au putut să se cazeze confortabil. Dar eu reîntâlnesc iadul circulației, al zgomotului, al duduitului de motoare între imobile, pe bulevardele cu ambuteiaje, unde se respiră gaze de eșapament...

Martin îmi aduce la cunoștință că rucsacul cu echipament rătăcit de compania aeriană a ajuns până la urmă la Nanyuki... a doua zi după plecarea noastră spre muntele Kenya.

Nu vreau să zăbovesc la Nakuru. O noapte la hotel și, urmat de Cathy, de fete și de toată gașca, pornesc din nou pe drumul asfaltat – și foarte circulat – care duce la Kisumu.

La capătul a două zile de mers cu bicicleta, intru în această metropolă relativ importantă, care se întinde pe țărmurile golfului Winam, un fel de excrescență a lacului Victoria.

Am decis ca, după ce traversez lacul, să renunț la bicicleta de teren pentru un model mai obișnuit (am mai schimbat-o de două ori, dar păstrând aceeași versiune). A mea, cu amortizoarele high-tech și cadrul care fac din ea un vehicul de Formula 1 pe două roți, e puțin prea bătătoare la ochi. Lăcomiile pe care le-a iscat până aici mă fac să cred că lucrurile ar putea să se agraveze în așa măsură, încât să mă expună unor pericole reale.

Din aceleași motive de prudență, nu încerc niciodată să-mi îngrijesc ținuta. În Africa e riscant să pari prea curat și prea bine îmbrăcat. După cum e periculos și să te arăți cu un ceas care atrage prea mult atenția; ți-l fură cât ai clipi... tăindu-ți mâna cu o lovitură de macetă. De la început, stau așa cum sunt, cu barbă de eremit și tricou găurit, mereu același. Chiar și rucsacul meu, jegos în draci, e copt de soare. Plin de praf și de transpirație, purtând haine pe care nimeni nu-și dorește să și le

însușească, fac totul ca să par cât se poate de sărac. În Africa e mai bine să stârnești milă decât lăcomie...

La Kisumu, îi dau definitiv lui Martin bicicleta de teren. Oricum, nu mai am nevoie de ea imediat. La Entebbe, de cealaltă parte a lacului, voi schimba ambarcațiunea de care mă voi folosi ca să ajung acolo pe o bicicletă obișnuită.

Mai rămâne să găsesc ambarcațiunea cu pricina. Așa cum am făcut și în Amazonia, am decis să-mi procur o pirogă sau o barcă așa cum folosesc oamenii din această regiune. Încep să explorez golful împreună cu Martin, în preajma orașului, în căutarea ambarcațiunii ideale. La marginea unei câmpii ierboase ce dă spre mare cumpărăm de la un meșteșugar un fel de pirogă mare din lemn, care seamănă puțin cu cea pe care am utilizat-o în America de Sud, dar mult mai mare. E o barcă Sese, de la numele celor trei insule care se găsesc la celălalt capăt al lacului, la sud-vest de Entebbe.

Omul care mi-a vândut-o se numește Bob. Și așa îmi botez noua ambarcațiune.

Având în vedere distanța pe care urmează s-o parcurg, am nevoie de o velă. Mă adresez unui *fundi*, un fel de bătrân înțelept care e și meșter velar. El îmi confecționează o pânză a cărei formă de romb amintește puțin de cele ale vaselor vikinge sau ale goeletelor lui Cristofor Columb. La o scară ceva mai mică totuși. Catargul e cioplit dintr-un trunchi de copac și bucata de lemn care ține loc de ghiu se găsește în partea de sus. Încă nu sunt conștient că am cerut să mi se facă o velă prea mare în comparație cu dimensiunile modeste ale acelei bărci. Ca de obicei, între viteză și siguranță, am favorizat viteza. Asta probabil pentru că abordez cu naivitate lacul Victoria, considerându-l... lac. Cam ca Leman. Întins, desigur, dar lac. E o

mare greșeală. Așa-zisul lac, din care izvorăște Nilul de nord, este cel mai mare din toată Africa. În realitate, e o mică mare, cu suprafața cât aproape de trei ori suprafața Elveției...

Bob, barca mea Sese, e gata de navigat. Îmi urc lucrurile la bord, apoi le îmbrățișez pe Cathy și pe fete, care pleacă înapoi spre Nairobi să ia avionul ce le va duce acasă.

Și mă avânt pe lacul Victoria. Îmi dau seama foarte repede că pânza mea e prea mare: vântul care o umflă apasă în jos partea din față a ambarcațiunii în mod îngrijorător. La ieșirea din golful Winam, fac deci o escală rapidă pe o insuliță, care îi aparține unui indian pe care l-am cunoscut la Kisumu. Acolo aduc pânza la dimensiuni mai potrivite.

Plec din nou... Trec curând frontiera dintre Kenya și Uganda, care traversează lacul Victoria nu departe de coasta pe care tocmai am părăsit-o. Nu depășesc bine acea linie invizibilă, că o barcă cu motor se și îndreaptă în viteză spre mine.

Iar...

Strâng pânza la apropierea ei...

În barcă se află trei soldați înarmați. Când ajung destul de aproape, recunosc inevitabilele AK 47 care i-au adus celebritatea lui Mihail Kalașnikov...

E paza de coastă ugandeză, care, bineînțeles, vrea să știe cine sunt, ce caut acolo și unde am intenția să merg.

Trăim, hotărât lucru, într-o lume în care nu poți fi lăsat în pace cinci minute...

Spun adevărul, și anume că mă îndrept spre Entebbe.

— Nici vorbă să mergi până la Entebbe cu piroga asta! îmi replică imediat cel mai galonat. N-ai să poți ajunge până acolo.

Se vădește foarte repede că sunt mai puțin preocupați de siguranța mea și mai mult de posibila sursă de câștig pe care o

reprezint.

— Trebuie să plătești...

Ca de obicei, răspund că n-am bani.

— Atunci, dă-ne alimente, insistă șeful.

Dau același răspuns. Mai puțin sincer. Dar am hrană doar cât să-mi ajungă mie în timpul traversării și nici nu mă gândesc să mă lipsesc de mâncare pentru trei soldați corupți care, în plus, beneficiază de casă și masă din partea guvernului lor.

Și nici nu-mi trece prin minte vreo secundă să urc în barca lor ca să fiu dus până la nu știu ce birou militar; iar s-o iau înapoi, nici atât.

Mă duc la Entebbe și nicio forță din lume nu mă va împiedica.

Când i-am văzut apropiindu-se, am făcut în minte un plan de acțiune: dacă nu vor să-mi dea pace, plonjez în apă, mă agăț de bordajul lor și le scutur barca până când îi fac să-și piardă echilibrul și să-și lase armele. În apă, sunt ca la mine acasă, pot chiar să mă și bat în caz de nevoie. Apoi, voi urca în propria-mi barcă, voi ridica pânza rapid și voi fugi lăsându-i să se descurce.

Probabil că undeva, în adâncul inconștientului meu există un fel de protecție ce mă împiedică să pun în practică acest plan, care ar fi putut să aibă rezultate catastrofale. M-ar fi costat probabil viața, căci cel puțin unul dintre soldați ar fi avut cu siguranță timp să mă împuște...

Din fericire, îmi vine o idee mai bună.

Gradatul, care mi-a examinat pașaportul, a constatat că aveam într-adevăr viză ugandeză (mulțumesc, Cathy). Așadar, aveam dreptul să mă aflu acolo. Poate că n-am intrat în țară într-un mod corect, dar ei n-au cum să știe asta, căci nu le-am

spus că veneam din Kenya. Aș fi putut la fel de bine să fi plecat de la Entebbe și să mă întorc acolo.

Calm, ca și cum nimic nu s-ar fi întâmplat, ridic pânza și plec mai departe. Ignorându-i complet. Militarii strigă, amenință... dar am devenit surd și nici măcar capul nu-l întorc. Vin după mine cu ușurință, pentru că au motor, și continuă să mă hărțuiască. Ar vrea să mă împiedice să merg mai departe, însă nu reușesc: pe apă e mai greu să oprești o ambarcațiune așezându-te în calea ei, așa cum faci în oraș cu o mașină...

Îmi văd de drum cu spatele la ei. Mi-e teamă totuși să nu tragă în mine. Distanța e prea mică, nu au cum să nu mă nimerească... Dar am viză, situația mea e legală... Vor risca oare să împuște „un turist" aflat legal în țară?

Nu. Până la urmă, se îndepărtează... Dar mi-a cam fost frică.

Totuși, acest incident a fost un fleac. Chiar un fleac, în comparație cu noaptea următoare...

Acest lac este într-adevăr o mare. Și furiile sale nu sunt cu nimic mai prejos decât cele ale oceanului.

Aversa îngrozitoare care izbucnește la căderea serii seamănă cu cele mai năprasnice furtuni de care am avut parte pe ocean. Marea diferență este că, de data asta, nu mă mai aflu la bordul unui trimaran nescufundabil, ci pe o simplă pirogă.

Vântul se dezlănțuie și valuri monstruoase se ivesc din întuneric. Totuși – poate cu speranța absurdă că voi trece prin ele –, nu cobor pânza. Nu reușesc nici măcar să mă hotărăsc să reduc viteza, adică să pierd timp. Prefer să risc să-l împing pe *Bob* dincolo de limitele sale.

Ceea ce se întâmplă rapid.

De la primele valuri, ambarcațiunea își pierde echilibrul și se înclină periculos. Îmi folosesc toată greutatea, încercând zadarnic să restabilesc echilibrul. Barca mi se umple din ce în ce mai mult cu apă la fiecare val.... În fine, mă decid să cobor vela. Prea târziu. Când să dau drumul frânghiei ca să cadă pânza, alt val mă acoperă și umple de tot piroga...

Mă găsesc într-o ambarcațiune pe cale să se scufunde în plină furtună...

Un nou asalt lichid și ea se culcă pe-o parte, aruncând în apă tot ce conține: omul, rucsacul cu tot echipamentul, plus lanterna, mâncarea, reșoul, care sunt ambalate în pungi de plastic.

Lanterna, reșoul și mâncarea se duc imediat la fund. Doar rucsacul plutește, mulțumită rezervoarelor de apă etanșe.

Prioritatea mea e rucsacul, cu echipamentul de supraviețuire. Nu-l pot abandona. Înot până la el ca să-l recuperez și-l leg de ambarcațiune cu una dintre chingile lui. Acum, trebuie să găsesc modalitatea de a ușura piroga, în speranța că voi reuși eventual s-o readuc pe linia de plutire. Desprind catargul de baza lui, căci pânza, culcată în apă, îngreunează ansamblul. Dar asta nu înseamnă că vreau s-o pierd, cum nu vreau să pierd nici catargul. Voi avea nevoie de ele mai târziu... dacă voi mai fi în viață.

Însă, îndată ce-o desfac, pânza se îndepărtează, luată de valuri. Catargul se duce și el... Încălțările mele pierdute în bătălie au ajuns deja departe... Podeaua de lemn pe care am făcut-o ca să-mi slujească drept pat seamănă cu o plută...

Și eu, în mijlocul lor, stau agățat de pirogă între rafalele de vânt și valurile furioase...

Mă avânt după catarg, după pânză și după podea și le leg și pe ele, de bine, de rău, de partea laterală a ambarcațiunii.

Apoi, încerc cu disperare să o golesc măcar de o parte din apa pe care o conține. Dar sarcina e imposibilă. Valurile sunt prea puternice și *Bob* se umple iar, pe măsură ce evacuez apa... cu mâna, deoarece am pierdut totul și nu am nicio unealtă cu care să o fac.

Continui totuși, luptând totodată cu elementele naturii. Orizontul – atât cât pot să-l zăresc printre valuri – e negru ca smoala. Nicio lumină. Nimeni nu-mi va veni în ajutor...

După două ore de eforturi inutile, simt că mă cuprinde epuizarea. Și frigul... Trebuie să fac ceva... altceva... să iau o hotărâre.

Știu! Îmi voi folosi rucsacul pe post de saltea pneumatică, voi abandona barca și voi încerca să înot până la uscat.

Zis și făcut! Culcat pe rucsac, mă îndepărtez de piroga naufragiată și încep să înaintez, dând din picioare și din mâini cu stângăcie...

Deodată, după ce am făcut probabil vreo 300 m, devin brusc conștient de nebunia încercării mele.

Cu puțin timp înainte de dezlănțuirea furtunii, mi-am verificat poziția: mă aflu la 60 km de uscat!

Chiar și pe vreme bună, mi-ar trebui cel puțin cinci sau șase zile ca să-i străbat în acest fel. Și asta cu condiția să rezist fără să beau și fără să mănânc.

Sunt pur și simplu pe cale să mă sinucid.

Mă dezmeticesc și fac cale-ntoarsă. Cu siguranță, există o singură soluție posibilă: să găsesc modalitatea de a repune piroga pe linia de plutire.

Între timp, valurile au răsturnat-o complet. Mă cațăr pe ea, apuc marginea cea mai puțin încărcată (cea de care nu sunt legate catargul și pânza) și, acționând ca o contragreutate, reușesc s-o întorc cu fața în sus. Dar e în continuare plină de apă și marginile abia dacă răsar la suprafață. Deoarece mă aflu eu însumi în apă, mi-e fizic imposibil s-o ridic ca s-o golesc. În schimb, poate că aș putea să încerc altceva...

Valurile vin acum din lateral. Hotărăsc să mă folosesc de ele. Când, unul după altul, îmi ridică piroga, încerc să-i accentuez înclinația apăsând din toate puterile pe marginea aflată mai jos... Pare să meargă. La fiecare val, grație înclinației suplimentare pe care o imprim cocii, este evacuată o parte din apa pe care o conține... Imediat, trebuie să exercit o presiune asemănătoare în sens invers pentru ca barca să nu se umple căzând în următorul gol.

Aceste manevre epuizante țin patru ore, într-un întuneric total. Fără să obțin vreun rezultat concludent. E ca și cum n-aș reuși să găsesc ritmul potrivit... O dată sau de două ori, după ce o parte din apă este evacuată, *Bob* revine parțial la suprafață. Mă cațăr imediat la bord pentru a încerca să dau afară apa din interior. Mă folosesc de sticla din plastic de Cola goală din rucsac, după ce am tăiat-o în două cu briceagul pe care îl port în permanență la gât.

Dar barca fiind afundată tot până la margine, manevra asta nu servește la mare lucru...

Trebuie să găsesc modalitatea de a ridica puțin ambarcațiunea. După ce o culc pe o parte, leg solid rucsacul sub ea cu una dintre bucățile de coardă din el. Apoi, îndrept barca și constat imediat că rucsacul are efectul unui colac de salvare. Un colac de salvare mic: grație aerului pe care îl conține, piroga

se ridică ușor... dar îndeajuns ca să reduc puțin cantitatea de apă din ea.

Repet manevra care constă în a utiliza înclinația provocată de valuri... De data asta, la primul val mare, obțin rezultate: barca se golește ca o cadă răsturnată... dar nu în întregime. La al doilea și la al treilea, se golește încă puțin... Urc la bord și, cu jumătatea de sticlă din plastic, încep iar să scot apa. De data asta, barca iese din apă... Continui s-o golesc...

Au trecut opt ore de când mă bat cu furtuna, de când lupt în întuneric să întorc piroga și s-o golesc... Nu mai pot. Dar barca plutește din nou. Îmi recuperez rucsacul, reinstalez catargul și pânza, dar și podeaua-pat... Pânza, care e din bumbac, s-a îmbibat cu apă, dar se va usca pe drum. Deja pocnește în vântul care a rămas violent.

Furtuna nu s-a potolit încă, dar am plecat mai departe.

Vânturile se stabilizează treptat și înaintez cu o viteză satisfăcătoare. Când simt nevoia să dorm, cobor pânza, mă întind pe podeaua-pat și mă las pur și simplu să plutesc în derivă o oră sau două. Curenții sunt slabi pe lacul Victoria și nu mă îndepărtez prea mult de traseu...

După șase zile ajung nu departe de Entebbe, pe malul nordic al lacului Victoria, fără să fi înghițit, de la izbucnirea furtunii, decât apă din lac și cele trei sau patru rații de mâncare liofilizată pe care le mai aveam în rucsac: tocmai cele pe care le duc cu mine de la începutul expediției și de care n-am vrut să mă ating niciodată. Le păstram pentru o situație dramatică, gândindu-mă că s-ar putea să-mi salveze viața...

Mai am doar aproximativ o zi și jumătate până la Entebbe, când vântul se oprește complet. Nicio adiere, și rămân ca o

geamandură nemișcată pe o apă fără nicio încrețitură. Seamănă cu calmul ecuatorial în care am nimerit cu puțin înainte să ajung în Indonezia. Sunt nevoit să merg mai departe vâslind. La fel ca în junglă...

Lent, foarte lent, trec printre cele două insule mari ce marchează apropierea de Entebbe. Nu mai sunt foarte departe... Altă insulă, mai mică, se profilează acum pe suprafața apelor întunecate. Se lasă seara și hotărăsc să-mi petrec noaptea acolo, ca să ajung la Entebbe în plină zi. În Africa, evit în măsura posibilului să debarc în aglomerările importante – sau relativ importante – în plină noapte. S-ar putea să se considere că am intenții rele și să fiu primit în consecință...

În timp ce mă apropii de insulă, zăresc o barcă cu motor care gonește pe apele lacului. În mod excepțional, aceasta nu vine drept spre mine. De altfel, nu e vorba de militari, ci de oameni... care fac schi nautic.

Nu-mi vine să cred.

Știind din experiență că negrii din Africa nu prea apreciază acest sport, chiar și atunci când au ocazia să-l practice, îmi zic că nu poate fi vorba decât de albi. Am curând confirmarea. Mă aflu acum foarte aproape de insulă și în raza mea vizuală apare altă barcă cu motor. Tot un alb care face schi nautic.

Ce caută aici toți acești albi, în inima Ugandei, comportându-se ca și cum ar fi la Club Med?

Curând, la marginea plajei splendide cu nisip alb spre care mă îndrept cu intenția de a-mi petrece acolo noaptea, zăresc bungalouri... și un întreg grup de europeni în ținută de turiști.

Una dintre cele două bărci cu motor trece pe lângă mine. Constatând că sunt și eu alb, cei din barcă îmi strigă:

— Vino pe insulă! Hai, vino!

Cu un accent britanic autentic.

După un moment, pun piciorul pe plajă, unde vreo treizeci de fețe, majoritatea albe, mă privesc cu stupefacție.

Cineva îmi pune în mână o bere rece...

Am debarcat la un club de vacanță creat și condus de Alison Porteous și Tim Cooper, doi foști reporteri de război englezi care, după ce au bătut lumea în lung și-n lat pentru BBC, au venit „să acopere" războiul lui Bush din Uganda. S-au îndrăgostit de această țară și au hotărât să se stabilească aici. Au cumpărat insula, situată la câteva ancabluri de Entebbe, și s-au instalat acolo, deschizând acest club luxos unde vine să se destindă burghezia albă și neagră de la Kampala... și de la Londra.

Nu cu mult timp în urmă, sub „domnia" criminală a generalului Idi Amin Dada, altă insulă, foarte apropiată de aceasta, fusese reședința de weekend a dictatorului, care cerea să i se aducă acolo fete. După ce el și fidelii săi se „distrau" cu ele, Amin ordona să fie ucise și aruncate în lac.

Insula se numea Paradise...

Cea cumpărată de Tim Cooper și Alison Porteous se numește Bulago Island. Ar fi meritat să se numească Paradise...

Cei doi englezi mă întreabă de unde vin cu piroga. Când le răspund că vin de la Kisumu, din Kenya, și că am traversat lacul Victoria, îmi răspund că e imposibil. Insist și până la urmă mă cred. Următoarea întrebare este: „De ce?". Vorbesc încă o dată despre ocolul lumii pe care îl fac pe Ecuator, despre cele 16 luni de călătorie etc.

Puțin neîncrezători la început – felul cum arăt contribuie și el la asta –, cei doi foști mari reporteri mă primesc cu căldură și

mă invită să rămân pe insula lor cât să mă odihnesc și să mai prind puteri.

Petrec două zile idilice scăldându-mă, dormind și delectându-mă cu mâncăruri delicioase, pe bază de carne și salate.

Adulții se dedau plăcerilor trândăvelii și sporturilor nautice, copiii aleargă în toate direcțiile... Într-o seară în care cinăm împreună, Fiona, o verișoară a lui Alison, își secționează practic un deget de la picior călcând pe un ciob de sticlă. Trebuie cusută de urgență, dar, noaptea, e imposibil de ajuns la spitalul din Entebbe. Rana sângerează abundent... Scot trusa de prim-ajutor și capsatorul medical, pun copci la deget și fac un pansament solid... zicându-mi că acea trusă de prim-ajutor le-a folosit mai des altora decât mie.

Când află că intenționez să dau la schimb piroga o pe bicicletă, Alison și Tim îmi oferă una în schimbul bărcii mele Sese. Dar bicicleta se află la reședința lor principală din Port Bell, pe lângă Kampala. Așa că mai navighez până acolo...

În afara activităților lor „hoteliere”, Alison și Tim lucrează pentru Museveni, președintele ugandez. L-au urmat ca reporteri în cei șase ani ai războiului lui Bush, când el era șeful rebelilor. Odată ajuns la putere, după ce i-a pus în toate posturile-cheie ale statului pe foștii săi tovarăși de arme, Museveni i-a făcut pe Tim și Alison consilierii lui în materie de securitate frontalieră. În această calitate, ei lucrează direct în legătură cu biroul prezidențial și-i cunosc pe toți oamenii influenți din țară.

Având în vedere că planul meu presupune traversarea fostului Zair, astăzi Republica Democrată Congo, Alison îmi sugerează, înainte de a părăsi Kampala, să mă întâlnesc cu un

anume Andrew Le Tyre, un om aflat în centrul puterii și al rețelelor ei. La recomandarea sa, Le Tyre mă primește și mă sfătuiește insistent să-mi fac rost de un „alibi” oficial ca să intru în Congo. De exemplu, să zic că sunt însărcinat cu cercetarea medicală. Țara se află în plin război civil și, dacă ajung acolo spunând că sunt un tip cumsecade care face ocolul lumii, există mari șanse ca și unii, și ceilalți să mă considere spion și să mă împuște fără prea multă vorbă.

O contactez imediat pe Cathy, care îmi scrie ea însăși certificate și scrisori de recomandare false, destinate tuturor autorităților pe care le-aș putea întâlni. Sub forme și semnături variate, aceste diferite documente spun că sunt om de știință însărcinat de un laborator să mă ocup de cercetare și roagă autoritățile în cauză să mă lase să trec ca să-mi pot face treaba, pentru binele tuturor.

Un exemplu printre altele:

Către autoritatea interesată,

Domnul Mike Horn este angajatul laboratorului nostru de cercetare. În această calitate, a primit o misiune de studiu cu privire la bolile tropicale. Cercetările sale principale privesc regiunea centrală și ecuatorială a Africii și va trebui să călătorească prin Republica Democrată Congo, numită anterior Zair. Aceste cercetări vor fi efectuate din august până în octombrie 2000.

Sperăm că el va putea să-și continue cercetările în modul cel mai eficient.

Cu stimă,

(Semnat: șeful de clinică și medicul asistent.)

Una dintre semănături e a mea, cealaltă, a lui Alison.

Cathy îmi trimite toate aceste texte pe e-mail. Alison are grijă să poarte ștampile oficiale...

Fur de la sediul organizației Medici fără Frontiere, din Kampala, hârtii cu sigla MFF în antet, cunoscută de toată lumea în Africa. Imprim prin o astfel de coală una dintre scrisorile de recomandare false scrise de Cathy. Acest document spune că sunt însărcinat de MFF cu o misiune de cercetare a bolilor tropicale care bântuie Africa ecuatorială.

Pentru a-mi completa dosarul, îmi procur toate documentele posibile despre malarie și le studiez temeinic, astfel încât devin un adevărat specialist în domeniu.

Toate aceste documente ar trebui să-i facă pe militarii congolezi să nu mă considere spion, ci un om de știință venit să le ajute țara.

În orice caz, mă rog să fie așa...

Faptul că i-am întâlnit pe Alison și pe Tim este pentru mine un noroc incredibil. Hrănindu-mă și apoi călăuzindu-mă în toate aceste demersuri, probabil că mi-au salvat viața de două ori...

Știu că vom rămâne prieteni pentru totdeauna. Mult mai târziu, prin e-mail, vor continua să-mi transmită în mod regulat vești despre *Bob*...

Călare pe noua mea bicicletă veche, pornesc pe drumul lung ce duce până în Congo, unde am hotărât să intru trecând prin Kasindi, un orășel care se găsește aproape pe Ecuator.

După câteva zile de traseu liniștit, mă apropii de imensa și splendida rezervație naturală Queen Elizabeth National Park. Acest gen de loc, populat de animale sălbatice, se vizitează doar

în mașină de teren și împreună cu un ghid experimentat. Hotărăsc să-mi ofer un mic circuit privat cu bicicleta. N-ar fi prima oară când mi-aș permite libertăți față de regulamente...

Rezervația este o splendoare. Aici, marii prădători, antilopele, rinocerii și elefanții se plimbă liber, ca în prima dimineață a lumii. Zărind un grup de elefanți care rumegă iarbă uscată, mă ascund după un copac ca să fur câteva imagini video...

N-am văzut puiul apropiindu-se. Urmărindu-l cu privirea, mama lui dă deodată cu ochii de mine. Crede că vreau să-i fac rău și are reflexul clasic în asemenea cazuri: atacă. Și întreaga hoardă odată cu ea.

Abia am timp să sar pe bicicletă. Pedalez ca și cum viața mi-ar depinde de asta – și chiar depinde! –, urmărit de o turmă de monștri de câteva tone care stârnesc alergând o adevărată furtună de nisip. Din fericire, reușesc să mențin o distanță respectabilă între ei și mine. Pahidermele se opresc... Fac și eu la fel și filmez din nou. Se năpustesc din nou spre mine. Pedalez iar ca un apucat. Se opresc; filmez... Manevra asta durează câtva timp, apoi fiecare își vede de viața lui...

Îmi continui vizita. Pe lângă râuri, îmi regăsesc vechii amici, crocodilii... Un mistreț îmi taie calea tropăind... Doi rinoceri execută un monstruos și fascinant balet amoros... Bivoli cu pielea tăbăcită se adună gâfâind în jurul unui ochi de apă... Din loc în loc, elefanții pășesc maiestuos, cu încetinitorul parcă...

Întâlnesc un ornitolog englez care și-a instalat cortul în mijlocul rezervației. Ascuns în spatele binoclului, petrece săptămâni și luni întregi studiind obiceiurile păsărilor din regiune. Îi țin companie o zi și îmi povestește bucuriile calme ale vieții sale contemplative și imobile... opusul existenței mele.

După ce părăsesc Queen Elizabeth National Park, mai am doar câteva zeci de kilometri de făcut până la frontiera congoleză. Ca să-mi refac rezervele de energie înainte să atac Congo, îmi petrec noaptea în satul Mpondwe, situat pe frontieră, de partea ugandeză... Kasindi și postul de frontieră congolez se află la cel mult un kilometru...

Mpondwe este format doar dintr-o mână de cabane fără electricitate. Un polițist ugandez, care are două-trei camere disponibile, îmi închiriază una. La cină primesc *matoke*: banană strivită amestecată cu bucăți de carne...

A doua zi dimineață mă prezint la primul baraj din partea ugandeză. Militarul de serviciu îmi examinează pașaportul și-mi spune întâi că nu-mi poate elibera viză de ieșire fiindcă nu apare nicăieri dovada intrării mele în țară. E logic... Dar, fiindcă e într-o dispoziție binevoitoare și nu vrea să-și complice inutil existența, mă lasă până la urmă să trec.

Al doilea baraj, congolez de data asta, se află exact după Kasindi... care seamănă cu Mpondwe ca două picături de apă.

De cealaltă parte e război. Și eu tocmai am bătut la ușa lui...

Uniformele se schimbă și militarii sunt evident mai puțin relaxați. După o examinare atentă a pașaportului meu, îmi refuză trecerea, păstrează documentul și îmi zic să revin a doua zi. Nici vorbă nu poate fi să fac cale-ntoarsă lăsându-mi pașaportul în mâinile lor. Le spun clar că n-am să mă mișc de-acolo.

— Dacă asta îți face plăcere. Dar nu te putem lăsa să intri în țară.

— Foarte bine. Atunci, înapoiați-mi pașaportul. Mă întorc cu el mâine.

Consimt să mi-l dea înapoi și fac cale-ntoarsă până la Mpondwe, unde petrec încă o noapte la polițistul-hotelier. Am făcut un kilometru în 24 de ore. Un fel de record...

A doua zi, mă prezint din nou la postul de frontieră din Kasindi. Aici primesc același refuz ca în ajun. De data asta, mă enervez și cer explicații. Vreau cel puțin să știu din ce motiv mi se refuză intrarea în țară.

Nu mi se răspunde, dar mi se ia din nou pașaportul. Militarii îl examinează îndelung discutând între ei... și-mi aruncă priviri care nu anunță nimic bun...

Apoi, deodată, se petrece lucrul la care mă așteptam cel mai puțin pe lumea asta. În orice caz, în acest loc. Soldații mă înconjoară, îndreaptă armele spre mine... și mă arestează.

După două minute mă trezesc la închisoare! Sau cel puțin în cabana păzită strașnic care îi ține locul.

Brusc, dar cam târziu, înțeleg ce s-a întâmplat.

Viza mea – care a costat scump – a fost eliberată de consulatul congolez de la Geneva, în numele autorităților de la Kinshasa, capitala Republicii Democrate Congo. Aceasta se află sub autoritatea guvernului lui Laurent-Désiré Kabila. Or, zona de frontieră cu Uganda se află în mâinile rebelilor din FEC (Frontul de Eliberare Congolez), care, de luni bune, încearcă să-l răstoarne pe dictator și guvernul lui.

Peste ei am nimerit, înainte chiar de a intra în țară!

Și, din cauza vizei mele „oficiale”, pentru ei nu pot fi decât un spion.

Sunt ținut patru zile la Kasindi. Iau hotărârea de a nu mă stresa inutil; mă destind în măsura posibilului și aștept să văd ce turnură vor lua evenimentele. La urma urmelor, mingea e în terenul celor care mă țin prizonier...

După patru zile, rebelii din FEC îmi anunță decizia pe care au luat-o în privința mea: mă trimit înapoi la Kampala.

Vor să mă forțeze încă o dată să fac cale-ntoarsă. Și încă o dată îmi zic în sinea mea că nu voi face asta. Mai ales că mă aflu la numai 2.000 km de țintă...

Mi se dă drumul și mă prefac că plec de unde am venit. Observ cu această ocazie – spre marea mea uimire – că mulți militari ugandezi traversează întruna frontiera în ambele sensuri. Intru în vorbă cu unul dintre ei. Care îmi explică faptul că acționează în acel moment pe teritoriul congolez, unde luptă alături de rebeli, care sunt așadar susținuți de guvernul de la Kampala.

Înarmat cu această informație, mă opresc la Mpondwe, la polițistul care închiriază camere, cu care încep să leg relații amicale. Îi explic situația și mă sfătuiește să mă întorc la Kampala, să solicit o audiență la președintele Museveni și să-i cer să fiu însoțit de unul sau mai mulți soldați ugandezi până pe teritoriul congolez. De acolo, va trebui să mă descurc singur.

Mă gândesc bine... și hotărăsc să-i urmez sfatul.

Îi încredințez bicicleta și urc într-un autocar care merge în capitala ugandeză (chiar dacă mă întorc cu autobuzul, n-am trișat, pentru că am făcut deja tot acest drum cu bicicleta). Ajuns la Kampala, iau din nou legătura cu Alison, care nu se aștepta să mă revadă atât de repede. Îi cer – pur și simplu! – să-mi obțină o întâlnire cu președintele. Acesta lipsește, dar, uzând de influența ei, Alison îmi obține o întrevedere cu șeful lui de cabinet, doctorul Haguna.

Ciufulit, bărbos și înspăimântător de murdar, intru în biroul lui lambrisat și-i expun problema mea. Doctorul Haguna se declară entuziasmat de aventura mea și-mi declară că guvernul

ugandez, ca și președintele Museveni, pe care îl reprezintă, vor face totul pentru a mă ajuta să merg până la capăt. Scrie imediat o scrisoare către rebelii congolezi din Kasindi, cerând în numele autorităților ugandeze să mă lase să trec și chiar să mă ajute, dacă e cazul.

Dar această recomandare nu este de-ajuns, căci forțele FEC pe care le-am întâlnit la Kasindi controlează doar o parte din teritoriu. Trebuie neapărat să intru în contact cu șefii rebeliunii. Tot mulțumită lui Alison, îl întâlnesc pe onorabilul general de brigadă Jim Mwesi, un membru al Parlamentului ce pare a avea relații tentaculare. Dovada: omul cu care reușește să ia legătura prin radio nu este altul decât celebrul Jean-Pierre Mbemba. Acesta e un fel de Che Guevara al rebeliunii congoleze. El e cel care l-a alungat pe Kabila din Bwadolite, de unde Kabila însuși îl alungase pe Mobutu. Șef carismatic al FEC, Jean-Pierre Mbemba e considerat viitorul președinte al Congoului.

Anunțat de Jim Mwesi că urmează să sosesc curând, Jean-Pierre Mbemba îmi garantează securitatea. Va da ordine oamenilor lui să mă protejeze.

Acum sunt „acoperit”, dar numai în partea de teritoriu congolez situată la nord-vest, care e controlată de oamenii lui Jean-Pierre Mbemba.

Jim Mwesi îl sună deci pe comandantul suprem al armatei ugandeze, UPDF (Ugandan People’s Defence Force), la cartierul său general. Acesta mă pune în legătură cu un membru al statului său major pe nume Noël, zis „Nowie”, care îmi stabilește o întâlnire cu un anume Lumbala.

Lumbala, care tocmai e în trecere prin Kampala, se dovedește a fi un personaj interesant. Plin de ambiții politice, își

zice „președintele Lumbala”, căci prezidează RDCN (Republica Democrată a Congoului Național), partid înființat chiar de el. Deocamdată, e în primul rând un alt șef rebel, care controlează un teritoriu ce se întinde începând de la Bafwasende până la nord-est de Kisangani: o zonă mai mică, dar vecină cu cea controlată de oamenii lui Jean-Pierre Mbemba.

Între Lumbala și Mbemba există un conflict permanent de personalități, din care nu se știe încă cine va ieși învingător... chiar dacă Mbemba este deocamdată cel mai puternic.

Pragmatic, Lumbala îmi cere 1.000 de dolari în schimbul permisului de trecere. N-am de ales, plătesc...

Al treilea „intervenient” este un anume Wamba di Wamba. Încă un șef rebel! Acesta controlează o regiune care se află cu aproximație între teritoriul lui Jean-Pierre Mbemba și cel al lui Lumbala. Regiune-cheie în ce mă privește, deoarece se găsește drept pe traseul meu.

Pentru mai multă siguranță, Nowie contactează toate bazele și chiar pe comandantul suprem al forțelor ugandeze din Congo, ca să anunțe posibila mea venire. Cel care răspunde de operațiile ugandeze în persoană, brigardierul-șef Katumba, mă vă trece frontiera. Când voi ajunge la Beni, puțin mai la nord de Kasindi, pe teritoriul congolez, un anume locotenent-colonel Burundi, care își are acolo baza, mă va însoți, la cererea lui Nowie, până la Wamba di Wamba, apoi la Lumbala și, în fine, la Jean-Pierre Mbemba. Toată această organizare a fost pusă la cale cu ajutorul telefonului prin satelit în mai puțin de o zi.

În 48 de ore voi fi în Congo.

Ca informație, mi-am notat numele tuturor celor cu care am intrat în contact și pozițiile lor ierarhice. Am în carnețel numele tuturor șefilor rebeli și ale tuturor comandanților ugandezi din

teritoriul congolez, precum și amplasamentul tuturor taberelor și tuturor bazelor... de la prietenul meu polițistul-hotelier din Mpondwe, domnul Diaz (care mai are și acum bicicleta mea), până la Kasareka, unul dintre principalii lideri ai rebeliunii congoleze...

Dacă acest carnețel cade în mâinile forțelor guvernamentale din Kinshasa... asta înseamnă sfârșitul rebeliunii din Congo. De mine depinde să evit acest lucru...

În orice caz, am cu ce să circul. În orice parte a teritoriului congolez, indiferent de oamenii pe care îi voi întâlni, voi ști întotdeauna cu ce grup am de-a face și cine îl conduce.

Autoritățile guvernamentale și militare de la Kampala mi-au făcut o ultimă recomandare: să păstrez o traiectorie nord-vest, până la satul Bafwasende. Această fâșie de pădure tropicală este ocupată de FEC și acolo voi fi în siguranță...

Nu mai am altceva de făcut decât să mă întorc la Mpondwe sau la Bwera, garnizoana vecină, să mă prezint la maiorul Mawa, care mă va încredința brigadierului-șef Katumba, șeful operațiilor, iar acesta trebuie să mă conducă de cealaltă parte a frontierei.

Mi-a rămas doar o mică formalitate de îndeplinit cât mai sunt la Kampala: să cumpăr o motocicletă.

Probabil că militarul care mă va însoți pe cărările din pădurea congoleză e prea puțin obișnuit cu ciclismul. Dacă s-ar deplasa pe jos... l-aș lăsa în urmă, eu fiind pe bicicletă, sau aș fi obligat să merg pe lângă ea, ceea ce m-ar face să pierd foarte mult timp.

Cumpăr deci o motocicletă de ocazie... care îmi permite să străbat în mod plăcut drumul de la Kampala până la frontieră.

Încep să-l cunosc bine, deoarece l-am mai făcut în același sens cu bicicleta și în celălalt sens cu autocarul.

După ce ajung înapoi la Mpondwe, îmi recuperez bicicleta și plec călare pe ea după maiorul Mawa. Omul are o cicatrice dublă ciudată de o parte și de alta a gâtului. Când îl întreb cum s-a ales cu ea, îmi povestește că era închis în camera lui, într-o noapte, când au venit niște rwandezi în solda lui Kabila și i-au cerut să iasă afară. Le-a strigat că nu va ieși viu. Ceilalți au tras prin ușă și un glonț i-a trecut prin gât. Rwandezii l-au socotit mort și l-au lăsat acolo, scăldat în propriul sânge...

Îi arăt scrisoarea de la doctorul Haguna, șeful de cabinet al președintelui Museveni... și maiorul mă conduce de cealaltă parte a frontierei. Între timp, la Kasindi, i-am dat motocicleta soldatului desemnat să mă escorteze. Ne urmează, ambalând zgomotos...

Când traversez frontiera ca să trec din Uganda în Congo, am cam aceleași sentimente ca atunci când am trecut din Brazilia în Columbia. În Uganda, ca și în Brazilia, oamenii erau aproape toți călduroși, simpatici, binevoitori, gata să mă ajute. Când intru în Congo, știu, așa cum am știut ajungând în Columbia, că am trecut din rai în iad.

Ajunși la Beni, un sătuc destul de animat, luăm legătura cu locotenent-colonelul Burundi, care mă anunță că vom pleca mai departe abia a doua zi. Îmi petrec deci noaptea într-o baracă pe post de hotel.

La căderea nopții, înainte să dorm, împart o bere, așezat într-un colț, cu garda mea de corp. Deodată, chipuri de femei încep să apară pe furiș la ferestre, ca apoi să dispară cu iuțeală.

Escorta mea se ridică, alarmată.

— Femeile mai-mai! îmi zice el șoptit.

Îmi explică că acești mai-mai, o etnie rwandeză aliată cu forțele guvernamentale, au obiceiul să-și trimită femeile să spioneze trupele FEC. Ele cercetează terenul, poziția taberelor, evaluează numărul de oameni și se întorc să dea raportul. În general, grupurile mai-mai atacă la puțin timp după aceea.

— Nu putem rămâne să dormim aici, îmi zice garda mea de corp. O să ne taie gâtul în somn!

Va trebui să plecăm mai devreme decât fusese prevăzut, pe la 3 dimineața.

Dacă trebuie...

Urc în camera mea cu intenția să dorm totuși până atunci.

Nu m-am culcat bine și escorta mă scutură și-mi zice:

— Locotenent-colonelul Burundi ne ordonă să plecăm imediat!

Zis și făcut.

N-am ieșit bine și grupul de mai-mai iese din junglă și dă năvală în cabana pe care tocmai am părăsit-o. Abia avem timp să ajungem la baracamentul locotenent-colonelului Burundi, unde ne refugiem pentru restul nopții.

O noapte pe care o petrecem pândind și cel mai mic sunet, tresărind la cel mai mic trosnet de creangă... Nu mai e nevoie să spun că nu închid un ochi. Mai ales că, fiind singurul alb pe o rază de zeci de kilometri, am sentimentul prea puțin liniștitor că voi fi reperat primul în caz de atac... și voi constitui deci prima țintă.

În dimineața următoare, urmat de escorta motorizată, atac drumul ce duce spre nord-vest în direcția Mambasa. Din păcate, se dovedește foarte repede că formăm un duo care nu funcționează. Garda mea de corp, nefiind foarte obișnuită nici

cu motocicleta, nici cu bicicleta, cade tot timpul în făgașele nenumărate ale acelui drum mocirlos și complet desfundat. Trebuie să mă opresc de fiecare dată să-l ajut pe om să se ridice. În plus, îi e mereu foame, e mereu obosit și vrea să se oprească întruna ca să mănânce și să se odihnească. În fine, pentru că e locotenent în armata regulată ugandeză, are parte de mai multe necazuri decât mine la fiecare baraj al rebelilor întâlnit în cale.

Eu am toate recomandările și toate contactele. Pe de altă parte, unul dintre documentele „oficiale”, care mă prezintă ca însărcinat cu cercetări medicale, arată că traseul prevăzut în cadrul misiunii mele este Kisangi, Beni, Mambasa... și retur.

Dar sunt confruntat cu altă problemă: la fiecare baraj, în schimbul ștampilei pe permisul de trecere, soldații îmi cer bani. Or, puținii care îmi rămăseseră au fost deja înghițiți de dreptul de trecere plătit lui Lumbala și de cumpărarea motocicletei; și, deoarece mi-a fost imposibil să-mi procur bani lichizi la Kampala, nu mai am niciun sfanț. La unul dintre baraje, fiindcă refuz să plătesc, soldații rebeli mă rețin două zile... și în cele din urmă mă eliberează, renunțând să mai obțină ceva de la mine.

Ajungem totuși la Mambasa, unde nu zăbovesc. În sfârșit, drumul o ia aici spre vest, în direcția bună. Puțin mai târziu, la Epulu, garda mea de corp cedează. Cu lacrimi în ochi, geme că nu mai poate, că e prea greu pentru el, că-i e imposibil să meargă mai departe...

Oricum, mă simt perfect capabil să mă descurc singur, așa că-l trimit înapoi la cazarma lui. O ia imediat la sănătoasa.

Puțin după Epulu, dau peste... un cetățean elvețian! Un anume Karl Ruf, care conduce singura rezervație de girafe okapi la nord de fluviul Zair. Mă prezint: Mike Horn, elvețian prin adopție. Ne simpatizăm și îmi oferă ospitalitate peste

noapte. În cursul serii, îmi spune povestea lui. În anii de când se află acolo, a fost atacat de mai multe ori de rebeli și de bandiți de tot felul. A fost obligat să fugă de trei ori. Într-o zi, când ceruse ajutor prin stația radio, a fost trimis un avion să-l ia. Dar pilotul, văzând pista încercuită, a accelerat și a plecat fără să aterizeze...

— De data asta, luptele se întețesc prea mult în regiune, îmi spune el. E timpul să plec...

Karl Ruf e pe punctul de a se întoarce în Uganda, de unde va pleca în Elveția. Asta îmi dă o idee... N-am posibilitatea să fac mofturi, așa că-l întreb direct dacă n-ar putea cumva să-mi împrumute niște bani. Îmi oferă cu generozitate 400 de dolari... Îi dau adresa mea de la Château-d'Oex și scriu câteva rânduri pentru Cathy, care îi va înapoia suma împrumutată de îndată ce va ajunge în țară.

Totodată, îi mai încredințez o misiune.

Telefonul meu prin satelit nu mai funcționează de la Epulu și nu-i mai pot da soției vești despre mine. Îi cer, când o va întâlni, să-i spună că sunt bine și că, ultima dată când m-a văzut, mă pregăteam să pornesc spre Kisangani.

Viitorul meu imediat nu se anunță prea roz. Cei câțiva soldați care asigură supravegherea rezervației de girafe nu-mi ascund că e foarte posibil să nu ajung niciodată la Kisangani, care se află la aproximativ 200 km spre vest. Poate că rebelii n-au să mă ucidă, zic ei, dar îmi vor fura tot, absolut tot ce am...

Om vedea.

Drumul de la Epulu la Kisangani, trecând prin Bafwasende, nu e drum, nici măcar un drumeag, ci un fel de brazdă săpată în junglă... pe care jungla o înghite de la o zi la alta. Pe-acolo nu poate să circule niciun vehicul. Asta elimină cel puțin riscul de

a fi prins din urmă de un convoi militar. Și apoi, în desișul pădurii, mă aflu acasă. Acolo pot să dorm, să mă hrănesc, să vânez...

Acea potecă este atât de îngustă, încât jungla mă lovește peste față cu crengile și frunzele ei la fiecare pas. Cel puțin, merg în direcția bună. Dar, din cauza vegetației care mă frânează, înaintez încet și sunt obligat să fac opriri mai multe decât pe drum practicabil.

Într-o seară, pe când îmi leg hamacul între doi copaci și mă pregătesc de culcare, aud crengile trosnind foarte aproape de mine. Tresar, cu toate simțurile la pândă. După un moment, întâlnesc privirea unui om care mă observă, de pe potecă, prin vegetație. Poartă niște haine zdrențuite, care ar putea să treacă la rigoare drept o uniformă. Dar nu pare înarmat.

Îi zâmbesc și-l invit cu un gest să mi se alăture. Curios să vadă mai de aproape fața albă ivită în plină junglă, se apropie... Când e destul de aproape, sar asupra lui. Până să înțeleagă ce i se întâmplă, e legat bine de un copac. Unde își va petrece noaptea.

Ceea ce am făcut poate să pară o cruzime, dar n-aveam de ales. În junglă, ca de altfel și în deșert, dacă te reperează cineva, vestea prezenței tale se răspândește în toată regiunea cu viteza unui fitil pentru dinamită aprins.

Și, în cazul de față, această eventualitate ar putea să mă coste viața.

În zori, îmi las vizitatorul prea curios legat de copac – știu că primul care va trece pe potecă îl va elibera – și plec mai departe spre Bafwasende.

La jumătatea drumului, întâlnesc sătucul Nia Nia, cu câteva colibe ce abia se ivesc din junglă. Mă opresc cu gândul de a

dormi acolo. Întrucât puținii locuitori se arată destul de prietenoși, mă instalez într-un colț al colibei care mi se oferă.

În toiul nopții, cineva mă trezește scuturându-mă încetișor. În jurul meu, câțiva oameni cu fețe speriate îmi spun că o femeie e pe cale să nască. Mi se cere să intervin.

Când eram în armată, în Angola, am ajutat șase femei să nască. În satele pierdute din adâncul savanei, moașele sunt puține și un soldat aflat în trecere care are pregătire paramedicală, ca mine, este întotdeauna bine-venit în astfel de momente dificile.

Și de data asta nașterea are loc fără probleme.

În această țară sfâșiată de război, unde oamenii se omoară între ei în fiecare zi, sunt fericit că am ajutat la aducerea pe lume a unui copil...

Bafwasende nu mai e foarte departe. Este „regatul” lui Lumbala, omul care mi-a cerut să plătesc 1.000 de dolari ca să-mi asigure protecție.

La acest preț, sper să fie eficientă...

Abia mi-a trecut prin minte acest gând și am și nimerit peste o patrulă. În desișul junglei, n-am văzut-o apropiindu-se.

În clipa următoare, am redevenit un ins care merge pe jos liniștit... cu un pistol-mitralieră în spate.

Înțeleg foarte repede că acei oameni sunt sub ordinele lui Lumbala. Ar trebui să mă simt în siguranță. Nu e cazul. Regret acum că i-am plătit ce mi-a cerut. E o greșeală care s-ar putea să mă coste scump.

Cu cât cedezi mai mult la acest gen de cereri financiare, cu atât mai lacomi devin interlocutorii, e un lucru bine cunoscut. Și când unul a încasat suma, ceilalți devin invidioși și vor

imediat partea lor. Acest Lumbala, deja îmbogățit din tot felul de traficuri – cu fildeș, printre altele –, n-a împărțit cu oamenii lui cei 1.000 de dolari, asta e sigur. Și soldatul simplu, micul purtător de AK 47, s-a supărat imediat când a văzut că șeful lui se îmbuibă, în timp ce el se mulțumește cu rații amărâte...

Numai că șeful se îmbuibă în acest moment mulțumită mie!

Oamenii care mă înconjoară mă privesc deja ciudat....

Își consultă șefii prin walkie-talkie și primesc ordin să mă ducă la Bafwasende.

Acolo mă simt ușurat că sunt primit nu de Lumbala, ci de comandantul Kasareka, alt șef rebel din regiune.

Acesta îmi spune că nici nu poate fi vorba să plec spre Kisangani: rwandezii, aliați ai puterii, tocmai se adună în regiune. Dacă voi cădea în mâinile lor, mă vor omorî.

Și mai ales vor afla că rebelii ocupă Bafwasende. Ceea ce se vede bine că e principala grijă a comandantului Kasareka.

De data asta, nu mai poate fi vorba să spun „da, da” și s-o șterg discret. Kasareka pune să fiu închis într-o construcție mică din ciment, cu un om înarmat cu o pușcă-mitralieră AK 47 de pază la ușă.

Dacă am vreo nevoie naturală de satisfăcut, trebuie să cer voie și să fiu escortat.

Stau două zile și două nopți închis și sub strictă supraveghere, muncit de tot felul de gânduri...

În toiul celei de-a doua nopți, observ că paznicul meu a adormit în fața ușii. Cum aceasta nu e încuiată, ies fără să fac zgomot și-i iau pușca-mitralieră, pe care o ascund în „celula” mea. Apoi, ca și cum aș fi fost trezit de o nevoie presantă, ies din nou și cer voie să merg la toaletă.

Paznicul se trezește și, din reflex, întinde mâna spre armă... pe care n-o găsește. Citesc panica pe chipul lui, în timp ce caută peste tot.

Intru înapoi în cabană și ies cu kalașnikovul în mână, cu țeava îndreptată spre burta lui.

Omul pălește.

— Nu cumva cauți asta?

Nu zice nimic, convins că-l voi omorî.

Dar eu întorc arma și i-o întind.

Își revine cu greu. Începe imediat să mă privească altfel. Paznicul înțelege că aș fi putut să-l omor, ca pe tot grupul care se găsește nu departe de acolo, căci construcția îmi oferea un adăpost care ar fi compensat superioritatea lor numerică. Și aș fi putut să-l elimin și pe comandantul Kasareka sau să-l fac prizonier.

Este evident că, dacă aș fi fost cu adevărat spion sau mercenar, cum sunt bănuit că aș fi, aș fi păstrat arma și m-aș fi folosit de ea.

Situația mea se schimbă din acea noapte. Am voie să mă plimb prin sat, să mă duc să cumpăr sare și zahăr de la băcănia locală... Dar nu sunt slăbit din ochi. Oriunde mă duc, în urma mea merge întotdeauna un om înarmat.

La Bafwasende își are baza și un batalion al armatei ugandeze. Cu prima ocazie, mă duc la comandantul lui și-i dau să citească scrisoarea de la biroul prezidențial din Kampala... Gradatul ugandez intervine imediat pe lângă Kasareka... care mă lasă să plec.

Am prevăzut ca, după ce ajung la Kisangani, să cobor cu piroga pe fluviul Zair (curge în sensul cel bun și o să fie astfel o schimbare) până la Mbandaka. Acolo voi fi exact pe Ecuator,

după ce am făcut în jur de 400 km spre vest. Din păcate, se pare că politica se înverșunează încă o dată să se opună planurilor mele. Mbandaka este ocupat de trupele lui Kabila... și, de data asta, pașaportul meu ar putea să-mi joace un renghi urât. S-ar părea că Africa de Sud susține mai mult sau mai puțin oficial rebeliunea congoleză...

Voi lua măsurile care se impun la timpul potrivit. Deocamdată, sunt confruntat cu o problemă mai presantă: rwandezii, care ocupă regiunea Kisangani. Comandantul batalionului ugandez este de aceeași părere cu Kasareka: nu voi ieși viu din acea zonă dacă mă aventurez acolo.

Până la urmă, cred că ar fi înțelept să fac un ocol. În loc să merg mai departe spre vest, hotărăsc deci să urc spre nord, pe o distanță scurtă, până la micul sat Bomili. De acolo, drumul duce iar spre vest și, urmându-l, ar trebui să-i pot ocoli pe rwandezi, pentru ca apoi să cobor iar spre Ecuator.

Ar fi și mai bine dacă aș avea o gardă de corp (una adevărată, de data asta), dar Lumbala, care mi-a promis una în schimbul celor 1.000 de dolari, nu e acolo ca să-și țină promisiunea. Asta e! Pornesc încă o dată singur prin junglă, brăzdată în continuare de drumeaguri înguste.

În primele zile nu întâlnesc pe nimeni. Dar asta nu înseamnă că sunt liniștit: am fost prevenit că regiunea prin care trec, la nord de fluviul Zair, este un adevărat cuib al foștilor FAZ (Forțele Armate Zaireze), nume care li se dă aici dezertorilor din fosta armată. Aceștia și-au păstrat armele și sunt în continuare bine aprovizionați cu muniții. Ca să supraviețuiască, au devenit pirați ai junglei, însușindu-și cu forța tot ce le cade în mână.

Cu cât înaintez mai mult... cu atât mă mișc mai încet. Trebuie să traversez râuri cărând în spate bicicleta, s-o duc pe sus sau s-o împing când cărările devin impracticabile...

Și, deodată, intuiesc o prezență undeva.

Ba chiar mai multe.

Simt priviri ațintite asupra mea, aud zgomot de frunziș mișcat de oameni care se deplasează...

Nu încape nicio îndoială: sunt foști membri ai FAZ. M-au reperat, ajutați probabil de contactele pe care le au în rândul rebelilor. Cei care se țin după mine sunt deocamdată doar o mână de oameni, trimiși cu siguranță în cercetare ca să vadă încotro mă îndrept, cu ce viteză și să stabilească momentul potrivit pentru a-mi pregăti o ambuscadă...

Numai că eu cunosc tehnicile luptei de gherilă într-un mediu ca acesta. Făceam parte din grupurile de comando sud-africane când cei care mă urmăresc acum, puștani fiind, se jucau cu primul lor kalașnikov. Am învățat încă de mult să fac diferența între sătenii pe care îi întâlnesc întâmplător la marginea unei poteci și... oamenii care nu se află acolo din întâmplare, ci ca să mă supravegheze. De exemplu, dacă întrezăresc de două ori aceeași față, ăsta e un indiciu suficient...

Deocamdată, mă prefac că nu observ nimic... Dar, instinctiv, încep să reperez locurile unde ar putea să mă atace ceilalți.

Cine a fost în armată știe că o ambuscadă e cam ca o mină antipersonal: se instalează în mijlocul unui drum, într-un canion, într-un defileu, pe scurt... într-un loc pe unde adversarul e obligat să treacă.

Începând din acest moment, dacă va trebui să traversez un râu, voi evita în mod sistematic deschiderea evidentă, locul de pe malul apei unde jungla se rărește ca să ofere o trecere

naturală. Voi căsca ochii ca să reperez în junglă semnele care anunță o ambuscadă: urme de pași pe care cineva a încercat să le acopere, smocuri de iarbă strivite...

Ies de pe potecă și mă afund în junglă... Urmăritorii sunt departe, în spatele meu, dar știu că se țin după mine. Merg drept înainte o anumită distanță, apoi încep să descriu un cerc foarte mare, care mă aduce înapoi în punctul de plecare. Mă ascund și nu mai mișc. După un moment, îi văd apărând... Unu, doi, trei, patru... Unul după altul, trec foarte aproape de mine fără să-mi remarce prezența. Toți zâmbesc. Se vede că sunt siguri de ei, siguri că vânatul nu poate să le scape. Constat că rămân în coloană și nu se răspândesc ca să mă împingă în capcană ca într-o vânătoare cu gonaci, acoperind terenul. În principiu, n-au niciun motiv s-o facă...

E un lucru util de știut.

Mi-au trebuit în jur de două ore să fac acel cerc. În ritmul în care merg ei, le-ar trebui trei ca să revină aici. Le las frumos urme foarte vizibile ca nu cumva să se rătăcească.

După ce se îndepărtează îndeajuns, o iau din loc și încep să trasez alt cerc, în exteriorul celui dintâi, dar mult mai mare. În punctul cel mai îndepărtat al cercului, îmi șterg urmele pe o anumită distanță.

Îmi trebuie trei ore ca să fac al doilea cerc. Lor le vor trebui cel puțin patru ca să-l urmeze până la capăt. Poate cinci, dacă se rătăcesc în locul în care am șters urmele.

Îi pierd din vedere în majoritatea timpului, dar, din când în când, le percep ecoul vocilor. Încep să obosească, căci merg de ore întregi prin junglă fără să mănânce și fără să se oprească. Eu însă mă odihnesc cu regularitate. În plus, curând se va lăsa

noaptea. N-aș fi surprins ca urmăritorii mei, plini de avânt la început, să considere jocul din ce în ce mai puțin amuzant.

Când se face noapte, mă așez într-un loc retras și aștept... o oră... două... până când sunt sigur că piraților junglei au renunțat la urmărire. Atunci, revin pe potecă, desfac bicicleta și gonesc cât pot la lumina lanternei frontale.

La Bomili nimeresc peste un post de control al poliției, unde evit cu grijă să menționez aventura prin care am trecut. Nu se știe niciodată: poate că cei care mă urmăreau erau polițiști sau oameni care lucrează pentru ei.

Nu le vorbesc nici despre Wamba di Wamba, deși, în principiu, e teritoriul lui. Acești polițiști, care reprezintă guvernul, n-ar vedea asta cu ochi buni.

De altfel, chiar și când întâlnesc rebeli, experiența m-a învățat să nu folosesc numele șefilor lor decât în ultimă instanță. Rivalitatea dintre ei e permanentă și s-ar putea să nimeresc peste alt grup... În schimb, obțin toate informațiile de care am nevoie făcând pe neștiutorul: amintesc de întâlnirea cu un anume comandant... al cărui nume îmi scapă, pomenind numele unui sat despre care știu că nu e cel bun.

Sunt corectat și mi se dă informația de care aveam nevoie.

La Bomili, mă culc în sediul abandonat al unei misiuni catolice americane. Pastorul care o conducea, descoperit că făcea trafic cu droguri, fugise cu un an înainte, lăsându-și acolo toate lucrurile, până și jeepul.

Mergând tot înainte, obțin de la cei pe care îi întâlnesc un număr de informații prețioase despre ce grup se găsește în cutare loc, condus de cutare șef... Ajung la Panga, unde admir în trecere cascadele râului Ituri. De când am scăpat de urmăritorii din junglă, totul e în regulă. Nu întâlnesc mulți oameni și

puținele persoane cu care mă intersectez pe drum par indiferente față de prezența mea. Cu 100 km înainte de Banalia, am chiar norocul să trec de un post de control al FEC fără să fiu văzut.

Dar acest noroc nu putea să dureze. Soldații rebeli nu m-au observat, dar, puțin mai departe, cineva m-a văzut și a profitat de ocazie ca să iasă în evidență anunțând prezența mea, însă nu rebelilor, ci militarilor congolezi. Ceea ce, evident, eu nu știu încă...

Cu exact 83 km înainte de Banalia, aud deodată în spate motorul zgomotos al unei motociclete.

După două minute, trece pe lângă mine... și se oprește la câțiva metri în fața mea.

Cred că nu voi uita toată viața acea clipă.

În spatele conducătorului, un militar tânăr cu o privire dementă stă călare cu spatele la drum. Torsul slăbănog îi e pur și simplu acoperit de benzi de muniție pentru mitraliera enormă pe care o ține între brațele încrucișate.

Pe mânecă, un „șiret” auriu indică gradul: comandant.

Sare de pe motocicletă, vine spre mine și, ridicând acea armă care cântărește probabil 50 kg, îmi înfige țeava ei amenințătoare drept în față.

Sunt stupefiat și total descumpănit.

De când am pus piciorul în această țară, practic n-am întâlnit decât oameni înarmați: aici, toată lumea are pistol sau AK 47.

Dar nimeni încă nu m-a agresat cu o asemenea violență.

— Întoarce-te și ia-o în celălalt sens! îmi ordonă el.

— De ce?

— Există un post de control la kilometrul 101. Trebuia să te oprești acolo ca să-ți ștampilezi pașaportul. Ceea ce vei face imediat.

Postul despre care vorbește se află la 20 km distanță. Adică la cel puțin patru ore, având în vedere starea drumului.

Încerc să argumentez zicând că n-am observat niciun post de control... Militarul insistă, dar refuz cu încăpățânare să plec în sens invers.

În acel moment, sosesc și ceilalți, cățărați pe acele motociclete negre care pot fi văzute peste tot în Africa. Ei mă obligă să-mi golesc rucsacul și gențile bicicletei. Toate lucrurile mele sunt întinse în mijlocul drumului. Și toți se servesc ca la o tarabă cu marfă de ocazie. Îmi fură tot ce li se pare că prezintă un interes oarecare, până și cei câțiva dolari pe care îi mai am la centură. Îmi jefuiesc și trusa de prim-ajutor, luând medicamentele despre care știu la ce folosesc, punându-mi întrebări despre celelalte. Le răspund că sunt otravă și mi le lasă. În chip ciudat, nu se ating nici de camera video, nici de telefonul prin satelit, probabil fiindcă le spun că, dacă apeși pe butonul greșit, îți explodează în față.

Oamenii aceia n-au creier. Nu cunosc decât forța, iar armele sunt singurul lor mod de exprimare. Trebuie să spun însă, în apărarea lor, că sunt plătiți mizerabil – chiar și după criteriile africane – și, cel mai adesea, nu sunt plătiți deloc. Se poate înțelege de ce recurg la jafuri...

Mi-e teamă să nu mă împuște, fie și numai ca să nu aibă necazuri, în cazul în care m-aș duce să povestesc ce mi s-a întâmplat... Cred însă că scrisoarea cu sigla MFF îi determină până la urmă să mă cruțe.

Medicii fără Frontiere au mai salvat un om...

Luând de la mine tot ce aveau de luat, soldații mă lasă în voia sorții. Epuizat fizic și nervos, îmi instalez tabăra pe loc, puțin mai la distanță de drum, și dorm acolo.

Încă nu știu că, făcând asta, comit o greșeală gravă: lucrul cel mai înțelept ar fi să mă depărtez imediat cât mai mult de acei oameni.

Militarii mi-au furat câteva haine, câteva medicamente, ceva bani, ceva mâncare... Din fericire, am încă hamacul, trusa de prim-ajutor, telefonul cu iridium (care nu funcționează), camera video, rucsacul și ce e mai important din conținutul lui.

Mi-a rămas și bicicleta pentru că, probabil, nu e același model ca ale lor – e o veche *mountain bike* – și știau că nu vor găsi niciodată piese de schimb.

Pornesc a doua zi spre Banalia. E destinația mea și documentele mele spun că trebuie să mă duc la dispensarul care se află cam la jumătatea distanței dintre acest loc și sat.

Nu pornesc bine la drum și în față mi se ivește un om. Acesta n-are în mână un kalașnikov, ci... doi pumni mari de diamante!

— Sunt ale tale pentru 100 de dolari! îmi zice, adresându-mi un zâmbet comercial.

Diamantele sunt cu siguranță autentice. Subsolul regiunii e plin de ele și oamenii se omoară aici zilnic pentru aceste pietre cu valoare inestimabilă (pentru că valorează mai mult decât viața omului).

Aș putea să fiu și eu omorât dacă aș face greșeala să accept. După încheierea tranzacției, omul m-ar doborî cu un glonț în spate și ar recupera diamantele... pe care s-ar duce să le „revândă” apoi pentru alți 100 de dolari. Procedeu clasic...

Dispensarul tropical cu pricina este doar o colibă înconjurată de alte câteva, unde un bolnav ar putea să se considere fericit dacă ar găsi o aspirină. Infirmierul care îl conduce mă ia drept doctor și insistă să rămân o zi sau două.

Accept, iar el îmi spune o poveste înspăimântătoare: cu două zile în urmă, un militar a venit aici și a împușcat cu sânge-rece un bolnav, pe care îl acuza că era spion plătit de rebeli.

E îngrozitor. Dar povestea mă înfioară mai ales pentru că, după felul în care infirmierul îl descrie pe militarul asasin, îl recunosc pe tânărul „comandant” cu mitraliera grea care m-a oprit cu o zi înainte pe drum.

Ceva îmi spune că poate n-ar trebui să zăbovesc aici...

„Ceva” are mare dreptate!

Chiar în aceeași seară, când tocmai mă așezasem într-un colț ca să dorm, ușa e făcută țăndări de cizma unui militar, care se năpustește în dispensar, cu mitraliera în brațe.

El e!

De la ultima noastră întâlnire, a reflectat și s-a răzgândit: nu mai crede deloc în povestea mea cu Medicii fără Frontiere...

A ajuns la concluzia că eram un trădător plătit de rebeli... și mă anunță cu răceală că urmează să fiu împușcat a doua zi.

După privirea lui, înțeleg că e ca și cum aș fi deja lichidat.

De data asta, oamenii comandantului îmi iau absolut tot ce am. Mă apucă de încheietura mâinii și taie cu cuțitul mica brățară făcută de fetele mele ca să-mi poarte noroc, precum și pe cea dăruită de indienii din Amazonia.

— Așa, ești lipsit de puterea ta..., îmi zic ei.

Mă închid într-o baracă fără încuietoare, dar păzită temeinic de mai mulți oameni înarmați care nu dorm. Contrar temnicerului meu de dinainte.

A doua zi, spre prânz, gradatul cu privire de nebun mă scoate din închisoare și ordonă să fiu dus între două puști-mitralieră în mijlocul celor câtorva colibe fără electricitate care formează acea „aglomerare” mizeră...

Înțeleg foarte repede ce e în capul comandantului.

Duelul în plin soare, față în față, pe strada mare, la amiază... gen western!

Aveam dreptate să-l cred dement. E unul din soiul cel mai rău: cel care poartă o armă.

Eu, evident, n-am niciuna. Și n-are nicio intenție să-mi dea una pentru jocul lui. Vrea doar să se grozăvească, să se dea mare în fața oamenilor lui... pe spinarea mea și fără să riște nimic.

Ca apoi să încheie spectacolul trăgându-mi un glonț în cap.

Sunt cu picioarele goale, în șort și tricou. „Adversarul” meu a schimbat mitraliera grea cu un kalașnikov, mai ușor de mânuit. În cealaltă mână are o grenadă cu care se joacă...

E cu atât mai curajos în fața mea cu cât – am remarcat în trecere – duhnește a alcool.

Comandantul mă sfidează cu vorba și cu gestul...

Cei câțiva locuitori ai micului sat încep să se adune ca să asiste la spectacol... Pentru ei, sunt un medic venit să-i ajute, să-i îngrijească... De aceea, trec repede de partea mea. Curând, ca în jurul unui ring, mă încurajează, mă aclamă... și îmi insultă adversarul.

Acesta, furios, îi amenință la rândul lui cu arma. Oamenii lui îl imită servil.

Eu sunt la un pas de o criză de nervi. Deodată, ceva se revoltă în mine... Fără să știu prea bine de ce, mă apropii de omul cu kalașnikov, privindu-l drept în ochi.

— Hai! îi zic cu răceală. De vreme ce ai hotărât să mă omori, hai, ce mai aștepți?

Se vede bine că nu se aștepta la această reacție din partea mea și pare ușor tulburat.

— Nu apropia mine! Nu apropia mine! se limitează să repete cu o voce deja mai puțin sigură.

Dar continuă să țină îndreptată spre mine gura neagră a pistolului-mitralieră.

Mă apropii și mai mult. Nu vreau să mor, dar nu mai am nimic de pierdut. Și instinctul îmi șoptește că, dacă nu preiau ofensiva, tipul mă va ucide în cele din urmă. Iar gândul că tocmai acel subom, ieșit dintr-o gaură de șobolan, va pune capăt definitiv aventurii și vieții mele doar pentru că are o armă și e beat îmi e mai insuportabil decât moartea însăși.

— Nu apropia mine!

Ajuns în fața lui, apuc țeava armei și mi-o sprijin eu însumi de frunte.

Apoi totul iese din mine ca un vulcan care face explozie.

Ca în transă, urlu:

— Hai, idiotule! Omoară-mă! Hai, dă-i drumul, cretinule! Tembelule! Rahat cu ochi! Fricosule! Scursură!

Adun în minte toate cuvintele ordinare pe care le cunosc în franceză și i le arunc în față.

Țeava armei e tot lipită de fruntea mea. Mor de frică, dar știu că nu trebuie să-i arăt asta cu niciun preț.

Tăcerea e apăsătoare. În jurul nostru, nimeni nu mai scoate o vorbă, nimeni nu mai respiră... Toată lumea așteaptă, de la o fracțiune de secundă la alta, explozia teribilă a împușcăturii. Și eu aștept să izbucnească acea detunătură care va fi zgomotul propriei mele morți...

Dar comandantul nu trage. Ezită...

Deodată, ca și cum ar fi hotărât că jocul durase destul, ordonă să fiu dus înapoi în „celula” mea, anunțându-mă că vom pleca a doua zi spre Banalia, unde mă va preda el însuși în mâinile superiorilor, care vor ordona să fiu împușcat.

Este probabil convins că pentru actul lui eroic – a capturat și a predat singur un spion periculos – va primi felicitări și o ridicare în grad.

Dar adaugă că poate va decide să mă execute el însuși... Va lua hotărârea mâine-dimineață.

Dar s-ar zice că a luat-o deja.

La fiecare jumătate de oră, vine în construcția din ciment, cu grenada într-o mână și kalașnikovul în cealaltă, și mă întreabă cum prefer să mor...

Tentativele lui de a mă tortura psihologic sunt zadarnice. Nu că soarta mea mi-ar fi indiferentă, nici pe departe, căci, de la începutul expediției, am în minte un singur gând: să rămân în viață. Dar nu pot să nu fiu convins că, dacă ar fi hotărât cu adevărat să mă omoare, ar fi făcut-o azi-dimineață...

Pe de altă parte, nu pot fi sigur de nimic. Acest om e un fel de psihopat și nu se comportă după nicio logică...

În crucea nopții, ușa celulei se deschide încă o dată. Probabil e iar el...

Spre marea mea surprindere și spre imensa mea ușurare, sunt polițiștii. Patrulau prin zonă și sătenii i-au anunțat că un militar ținea prizonier un trimis al Medicilor fără Frontiere și îl amenința cu moartea.

Confruntare violentă între torționarul meu și polițiști. Ei îi explică foarte ferm că acesta e un caz care ține de competența poliției și nu privește armata. Profit ca să-i șoptesc unuia dintre

polițiști că așa-zisul comandant are intenția să mă ducă a doua zi la Banalia. Omul îmi răspunde că, după părerea lui, nu voi ajunge acolo viu...

Polițiștii hotărăsc să mă ducă ei înșiși.

Plecăm în zori. Dar faimosul comandant ne-a luat-o înainte. Ne revedem curând...

Ajunși la Banalia, descopăr cu satisfacție că satul și împrejurimile se află sub controlul militarilor ugandezi. Cer imediat să vorbesc cu șeful lor, căruia îi arăt epistola scrisă în numele președintelui Museveni. Și mă plâng de torturile și amenințările cu moartea la care am fost supus de un ofițer... care chiar a venit aici sperând că, neputând să mă execute el însuși, va primi măcar laurii cuveniți pentru capturarea mea.

Proastă idee... Mai ales că polițiștii confirmă povestea mea. Iar niște oameni din FEC, care trec pe acolo (să reamintim că sunt aliați cu ugandezii), afirmă că au fost anunțați în mod oficial de sosirea mea și că știu cine sunt.

Militarii ugandezi sunt furioși că a fost agresată o persoană aflată sub protecția lor și vor să-l cunoască pe vinovat. Este adus. Ținând seama de felul în care îl privesc ugandezii, nu mi-ar plăcea să fiu în locul lui.

Este întrebat cu ce drept și-a permis să trateze astfel un om care este protejat de guvernul de la Kampala.

Evident, nu e în stare să se justifice.

I se iau imediat toate armele și i se smulg toate hainele. Câțiva soldați pun mâna pe el, îl aruncă, în pielea goală, într-o groapă săpată direct în pământ... și încep să-l lovească cu bâta. Până moare.

Aici se cunoaște numai valoarea exemplului... Cei care încalcă disciplina, nu se supun ordinelor sau fac greșeli serioase

sunt tratați ca spioni inamici. Nu există jumătăți de măsură. În această țară căzută pradă războiului, oamenii sunt prădătorii cei mai înspăimântători. E de-ajuns să le vezi ochii. Goi ca ai rechinilor.

Mașini de ucis...

Șeful ugandez de la Banalia, căpitanul Charles Miro, se întâmplă să fie șeful gărzii personale a președintelui Museveni. Ca atare, se simte cu atât mai răspunzător de siguranța mea. Hotărât să mă ajute să ies viu din țară, îmi propune să mă treacă în Republica Centrafricană. În această perspectivă, va ordona întâi să fiu escortat până la Buta, la 200 km spre nord, ca să mă protejeze de rwandezi, numeroși în regiune.

E amabil din partea lui, dar nu-mi convine deloc. Republica Centrafricană este situată la nord de Congo, iar eu merg spre vest. Încă intenționez să cobor pe fluviul Zair până la Mbandaka...

Dar căpitanul Miro insistă și nu am posibilitatea să-l refuz. Accept deci, mulțumindu-i, escorta pe care mi-o asigură până la Buta.

Garda mea de corp merge pe bicicletă ca și mine, dar are în plus un kalașnikov și pare să facă față efortului. În prima zi nu rămâne în urmă. Dar în a doua îl doare atât de rău fundul, încât abia mai poate sta pe șa. Când ajunge la Buta, e bun de adunat cu fărașul.

Noroc că n-am întâlnit rwandezi și drumul s-a dovedit relativ practicabil: am putut înainta fără să fie nevoie prea des să împingem sau să luăm pe sus bicicletele.

Buta e un oraș mic transformat într-o importantă bază militară ugandeză, înzestrată cu aeroport. Tancurile,

camioanele, armele, oamenii și munițiile... totul vine cu avionul direct de la Entebbe. Avioane Antonov rusești enorme se succedă pe pistă, cu echipaje rusești. În fosta sală de așteptare, amenajată ca depozit de muniție, rachetele și puștile-mitralieră se aliniază lângă pereți...

Baza e pe picior de război. Cei 2.000 de soldați ugandezi postați acolo dau lupte permanente cu forțele guvernamentale congoleze desfășurate în jurul orașului Lisala, la 300 km spre vest.

Miroase a moarte. Totul e cenușiu, betonat... La spitalul militar vecin cu aeroportul, unde se perindă camioane încărcate cu răniți, medici militari prost dotați extrag cât e ziua de lungă gloanțe și schije de obuz...

Maiorul Isaac, șeful aeroportului, a fost anunțat prin stația radio de venirea mea atât de autoritățile din Kampala, cât și de militarii din Banalia. El îmi aduce la cunoștință că susținătorii lui Kabila au auzit și ei de prezența mea în țară. Cum? Așa cum se răspândesc veștile deseori în Africa: din gură în gură. De la un sat la altul, oamenii au remarcat acel ciudat *musumbu*, acel alb care trecea cu bicicleta, părând grăbit să ajungă nu se știe unde. Totuși, de fiecare dată când eram întrebat încotro mergeam, dădeam o direcție complet diferită. Din prudență. Dar itinerarul meu a fost oarecum urmărit și s-a aflat repede că eram sud-african. Și armatei oficiale congoleze, cum am mai spus, nu-i plac sud-africanii...

Pentru propria-mi siguranță, maiorul Isaac vrea să mă trimită cu avionul militar la Bwadolite, în nord-vestul țării, unde își au baza rebelii lui Jean-Pierre Mbemba. Îi răspund că nu se poate să merg nicăieri cu avionul.

— Foarte bine, răspunde el. Dacă nu vrei să iei avionul, soldatul care te-a însoțit până aici te va urma până la Bwadolite.

Asta nu-mi convine nici atât. Acestui soldat i-a fost deja destul de greu să vină de la Banalia până aici, iar drumul spre Bwadolite e de trei-patru ori mai lung. Nu vreau să-i impun o astfel de încercare acelui nefericit. Dar mai ales refuz să mă expun riscurilor pe care m-ar face să mi le asum încetinindu-mi înaintarea. În această țară, cu cât merg mai încet, cu atât risc mai mult...

Problema pare să se fi rezolvat de la sine când, a doua zi dimineață, însoțitorul meu, bolnav de epuizare, nu reușește nici măcar să se ridice în picioare.

Îl anunț pe maiorul Isaac că intenționez să plec mai departe singur. E nemulțumit: scrisoarea de la Kampala îi impune să mă ajute. Îl asigur că-l absolv moral de orice responsabilitate în cazul în care aș păți ceva. Maiorul, care are și alte griji, mă lasă să plec...

Ca să evit teritoriul oamenilor fostului președinte Kabila, mă îndrept spre nord, cu intenția să-i ocolesc apoi prin vest. Pentru a reduce posibilitatea de a mă face remarcat, o tai pe o cărăruie prin pădure.

De departe, s-ar zice că niște copii se joacă de-a v-ați ascunselea în junglă...

Dar nu, sunt pigmei. Probabil printre ultimii din lume.

Facem cunoștință și ei mă previn că soldații lui Kabila se află foarte aproape. Îmi vor fura cu siguranță bicicleta și tot ce am, dacă pun mâna pe mine, adaugă ei.

Asta bănuiam și eu.

Cred că a venit momentul să trec la o nouă operație de camuflaj. La puțin timp după ce m-am despărțit de pigmei, mă opresc și-mi șterg urmele de roți pe o anumită distanță. Apoi mă afund în junglă și fac în așa fel încât să devin invizibil...

Pigmeii aveau dreptate. După un timp destul de scurt, aud zgomote de voci, de pași și foșnete de frunziș... care vin din sens invers. Încă puțin și am fi dat nas în nas.

Contopit pur și simplu cu solul, nu văd oamenii care, în coloană, trec foarte aproape de mine. Dar, după felul caracteristic de a merge, știu că sunt soldați.

Nu mă mișc... Când începe să se însereze, plec mai departe pedalând din toate puterile. Trebuie să iau un avans de cel puțin o zi, pentru cazul în care mi-ar descoperi urmele și ar porni după mine.

O tai prin junglă cât de des pot, cu bicicleta în spinare, ca să-mi pierd urmele. Totul merge bine câteva zile.

Am ajuns acum nu departe de satul Abumombasi.

Într-o seară, în plină junglă, dau peste o colibă mică din lut, complet izolată, străjuită de un fel de adăpost format din patru stâlpi și un acoperiș, care ar fi ideal pentru noapte. Mă apropii... Coliba este ocupată de un singur om, așezat în capătul cel mai îndepărtat. Îl întreb dacă pot să îmi petrec noaptea în adăpostul său. Îmi face semn cu capul că da.

În clipa următoare, observ un veston militar agățat într-un colț.

Nu sunt deloc liniștit. Îmi atârn hamacul sub adăpost și mă culc cu rucsacul în spinare, ca măsură de precauție. Dorm iepurește. Și mă trezesc de-a binelea când, pe la 3 dimineața, zăresc o siluetă care, deși se află încă destul de departe, vine spre hamacul meu.

Silueta e înarmată cu o macetă.

E ceva vegetație între hamac și siluetă. De aceea, omul nu mă vede când mă ridic și mă ascund puțin mai departe.

Se apropie...

Vrea să se asigure că mi-e bine? Vrea să mă jefuiască? Și, dacă da, e în stare să mă omoare pentru asta?

Când ajunge la doi metri, mă ridic, ținând și eu în mână maceta.

Se clatină de stupefacție. Îl întreb:

— Ce vrei?

— Nimic... nimic, răspunde el cu voce nesigură. Mă uit doar dacă totul e în regulă.

Nu mai e nevoie să spun că nu cred o vorbuliță.

În astfel de cazuri, nu se poate face decât un singur lucru. Pe care l-am mai făcut...

Pun la loc maceta și-i fac semn să se apropie. Atunci, sar pe el, îl trântesc la pământ și-i leg mâinile la spate cu coarda de escaladă care a rămas în rucsac. Se zbate ca o anghilă și trebuie să-l țin locului înfigându-i genunchiul în șale. Până la urmă, îl leg de unul dintre stâlpii de susținere ai adăpostului. Mă culc la loc și adorm.

Dimineață, plec mai departe, lăsându-l acolo unde e. Eliberarea lui m-ar costa probabil viața, căci s-ar duce să dea alarma și, împreună cu camarazii lui, m-ar hăitui și m-ar ucide fără ezitare.

Oricum, știu că nu va muri legat de stâlp. E destulă lume în junglă și va fi eliberat foarte repede. Probabil chiar puțin prea repede...

Ceea ce am făcut era doar legitimă apărare. Și apoi, încep să mă cam satur să fiu amabil cu toată lumea pentru ca, în loc de

mulțumire, să fiu întruna hăituit, urmărit, amenințat cu moartea... Această parte a călătoriei mele se dovedește mai greu de suportat decât tot restul la un loc. Și dacă rezist fizic, psihic mai am puțin și cedez.

Colac peste pupăză, mă și îndepărtez de Ecuator îndreptându-mă spre nord și foarte puțin spre est. Ceea ce, în cazul meu, înseamnă să stau pe loc. Dar, cu cât mă apropii mai mult de țintă, cu atât sunt mai puțin dispus să risc. Îndată ce voi ocoli trupele lui Kabila și ale aliaților lor rwandezi, o voi lua din nou spre Ecuator.

Puțin mai departe, pe drumul spre Yakoma, zăresc o casă în jurul căreia pasc câteva vaci sfrijite. E probabil un fel de fermă. Mă apropii și-l descopăr pe proprietar zăcând în pat, chinuit de febră. Îl examinez: are într-o parte o rană îngrozitoare, foarte infectată...

— Soldații mi-au făcut asta, îmi explică el cu voce stinsă. Acum vreo zece zile... N-am vrut să-i hrănesc și atunci au tras în mine și m-au lăsat așa...

Aș vrea să fac ceva pentru el, să-l îngrijesc, dar stocul meu de antibiotice s-a epuizat. Și, oricum, e prea târziu. Acel om va muri orice aș face.

Îi dau câteva analgezice ca să-i reduc suferința.

Dacă tot mă aflu acolo, îl întreb dacă pot să rămân peste noapte. Acceptă, fericit să aibă pe cineva alături.

Știu că el, cel puțin, nu mă va trăda și că nimeni nu mă va ataca în cursul nopții. Oamenilor de aici le este prea teamă de bolnavi și de pericolul de a lua boli de la ei.

Vorbim puțin... Fermierul îmi povestește că, pe timpul lui Mobutu Sese Seko, care îl jefuia ca toată lumea, își câștiga totuși

existența la Kisangani, unde studia științele economice la universitate. Când a început revoluția și trupele lui Kabila au invadat Kisangani, a fost nevoit să fugă și să se ascundă la ferma familiei, unde a cultivat banane și ananas, a plantat manioc...

Dar soldații noii puteri, niciodată plătiți, au început să jefuiască fermele. De aceea, cei mai mulți fermieri au renunțat să mai cultive ceva. El a continuat... Și acum, când nu a împlinit 40 de ani, va muri din cauza asta...

Povestea acestui fermier îmi arată încă o dată cât de puțin preț se pune pe viața omului în țara asta. Ar trebui să găsim într-o zi modalitatea de a băga în capetele obtuze ale tuturor acestor oameni ideea că viața are valoare mai mare decât apăsatul pe trăgaci...

Dar e oare posibil? Aici există atâta ură, rasism, cruzime, corupție, lăcomie, ignoranță, prostie... E ca și cum ai vrea să golești oceanul cu o sită... Uneori, îmi zic că ar trebui luat totul din nou de la zero. Să întoarcem țara asta ca pe o foaie de hârtie și să scriem o poveste nouă pe fața imaculată...

— Mike, aș vrea să iau și eu parte la asta, îmi spune fermierul după ce i-am istorisit aventura mea.

Bine... Mă gândesc și apoi...

În cursul dimineții, fac așa cum am făcut cu copilul masai de la muntele Kenya: îl așez pe bicicletă și îl împing vreo 2 km, ceea ce îmi ia aproape o oră.

E atât de mulțumit, încât îmi cere să-l iau cu mine, dar, din păcate, sunt nevoit să refuz. În starea lui, o astfel de expediție n-ar face decât să-i grăbească sfârșitul și nu vreau să-l văd murind în brațele mele pe marginea drumului. Și apoi,

transportarea unui rănit m-ar încetini teribil și m-ar pune și pe mine în pericol.

Totuși, dacă ar exista cea mai mică șansă să-l salvez luându-l cu mine, aș risca. Din nefericire...

Îl duc înapoi în casă și îl așez din nou în pat. Îmi cere să mai rămân o noapte, dar nu mai pot.

Îi dau câteva medicamente spunându-i că, dacă voi ajunge până la Bangui, unde trebuie să-mi întâlnesc fratele, voi încerca să fac ceva pentru el.

Dar rana lui emană un miros caracteristic de cangrenă și știu bine că va muri curând.

Și când mă gândesc că, dacă s-ar fi aflat în Europa, nu în locul ăsta izolat, ar fi fost deja vindecat...

Îmi iau rămas-bun cu tristețe, știind că-i zic de fapt adio...

În localitatea Yakoma, aflată sub controlul rebelilor, îi arăt șefului o scrisoare cu ștampila FEC. Stăm așezați direct pe pământ și discutăm când, deodată, un soldat, aflat la o oarecare distanță, ridică arma spre noi... și deschide focul!

Din fericire, nu e bun trăgător. Dar un glonț mi-a șuierat pe la ureche. A trecut la câțiva centimetri de capul meu! Mă ascund după rucsac, șeful se pune la adăpost cum poate... După câteva clipe, ceilalți soldați îl stăpânesc pe apucat.

Era totuși unul de-al lor, dar care, după toate aparențele, își ura atât de mult șeful, încât voia să-l omoare... pentru bunul motiv că nu fusese plătit de luni întregi (îmi închipui că nici ceilalți).

Încă un exemplu de instabilitate totală în această țară. Și un motiv în plus pentru a nu avea încredere în nimeni...

Plec fuguța de-acolo. De data asta, gonesc spre vest, până la Dondo, unde o scrisoare de introducere a poliției îmi va asigura în principiu ospitalitatea.

Cu toate că e doar un sat minuscul, Dondo este totuși o adevărată tabără de antrenament a FEC. Întâlnesc șefi, adun fără să cer informații care le-ar ferici pe autoritățile din Kinshasa...

Tabăra are și închisoare. Una dură. Acolo sunt închiși trădători, indisciplinați, prizonieri din tabăra adversă... Toți așteaptă judecata, sentința sau, în multe cazuri, execuția sumară...

Sunt cazat în clădirea vecină. Toată noaptea îmi răsună în urechi tânguirile și gemetele deținuților, loviturile repetate la infinit ale gamelelor de gratii; e ca și cum acea „muzică”, alungând tăcerea, ar putea să înșele așteptarea, să risipească teama...

Bang! Bang! Bang!

Toată noaptea...

Nu mai suport această țară. M-am săturat de ea...

M-am zbătut să intru pe teritoriul ei, ba chiar am dat bani! Am răsturnat cerul și pământul, am cerut intervenția prietenilor mei englezi, am solicitat bunăvoința a jumătate din guvernul ugandez... Dar acum sunt gata să lupt ca să ies. Ba chiar acesta este acum singurul lucru pe care mi-l doresc cu adevărat.

Șeful rebel care domnește aici mi-a dat întâlnire în cursul dimineții. Dar n-am chef să stau la discuții, să dau explicații, să mă justific o dată în plus în fața încă unui câine al războiului...

Plec înainte să se crape de ziuă.

Următorul popas se numește Mobei Mbondo. Încă un nume care cu siguranță nu le-ar spune nimic majorității occidentalilor. Dar locul este cunoscut în regiune ca adăpostind capul de pod al FEC.

Rebelii care se află aici își contactează șefii de la cartierul general din Bwadolite, bârlogul celebrului Jean-Pierre Mbemba. Acesta le răspunde că a fost anunțat despre venirea mea și le ordonă să mă lase să trec.

Îmi continui drumul. Și la Bwadolite... urmează un adevărat triumf!

Ar fi un eufemism să zic că sunt primit cu brațele deschise. Intru în acel orășel ca un șef de stat în vizită oficială. Sunt aclamat, aplaudat... puțin mai lipsește să nu fiu purtat pe brațe în triumf.

Și, pentru început, mi se dă de mâncare: carne, pui fripți, specialități locale, orez și bere rece... Eu, care n-am mâncat aproape nimic de săptămâni bune, am impresia că visez.

Motivul acestui succes e simplu: nici Jean-Pierre Mbemba, nici oamenii lui nu crezuseră o clipă că voi ajunge viu până la ei.

Pentru ei – deși au văzut multe la viața lor – sunt un adevărat erou... sau poate un om asupra căruia veghează o stea favorabilă deosebit de eficientă.

În ambele cazuri, merit respect. Sunt răsfățat. Și, mai ales, mi se permite să folosesc telefonul prin satelit de la cartierul general. Mă grăbesc s-o sun pe Cathy, cu care n-am mai vorbit de o lună – dinainte să ajung la Epulu – și care nu știe dacă mai sunt în viață.

Ar fi greu să descriu ușurarea pe care o simte când îmi aude vocea... Îmi spune că elveținul care a fugit exact după trecerea

mea pe la rezervația lui de girafe de la Epulu, Karl Ruf, a sunat-o ca să primească înapoi cei 400 de dolari pe care mi-i împrumutase și să-i dea vești despre mine, așa cum îi cerusem să facă. Fusese jefuit de tot ce avea între Epulu și frontiera ugandeză, unde ajunsese pur și simplu în izmene. De altfel, i-a spus soției mele că pățisem cu siguranță și eu la fel... ceea ce nu avusese deloc darul s-o liniștească.

Olivier Kamitatu, secretarul general al FEC, mă cazează în fosta bancă personală a lui Mobutu Sese Seko, situată pe strada care îi poartă încă numele și unde se găsesc fostele lui apartamente private. Deodată, după noroi și râuri, calc pe pardoseli din marmură de Carrara; după ce am dormit pe marginea drumurilor, în adâncul junglei... și la închisoare, mă culc între perdele de catifea roșie și dulapuri de abanos, într-un pat cu baldachin, pe o saltea cu grosime triplă, importată din Africa de Sud, sub o plapumă de puf...

De altfel, camera cu pricina este singura încăpere care n-a fost jefuită. În restul clădirii, a fost smuls până și tapetul de pe pereți, iar zidurile poartă încă urme de gloanțe.

Fac cunoștință cu un jurnalist de la The Voice of America. Realizează un reportaj despre FEC, care își sărbătorește doi ani de existență și ar trebui să ia puterea curând. De aceea, Jean-Pierre Mbemba și Olivier Kamitatu organizează o mare petrecere, ce va avea loc peste câteva zile la Gemena, nu foarte departe de Bwadolite. Cu această ocazie, un avion venit de la Bangui, din Republica Centrafricană, va ateriza chiar aici cu principalii invitați.

Solicit permisiunea să aduc unul în plus. Mi se îngăduie. O sun imediat pe Cathy, cerându-i să-l trimită pe Martin la Bangui, de unde va lua avionul special spre Bwadolite.

Între timp, profit ca să fac puțin turism în Bwadolite, din care Mobutu făcuse reședința lui secundară. Vizitez cele două castele enorme – două! – care au fost construite acolo la ordinul lui, cu avuția furată de la popor. Nu-mi vine să cred. Ambele clădiri au pardoseli din marmură care se întind cât vezi cu ochii, mese de marmură de mărimea unui apartament, lustre de cristal fabuloase, fântâni, ascensoare, instalații de iluminat cât pentru un întreg oraș, stație radio privată, restaurant chinezesc, restaurant african, restaurant franțuzesc, bloc operator, biserică, piscină, sală de spectacole, nenumărate apartamente cu sală de baie și jacuzzi din marmură...

În plus, foarte aproape de acolo e o pistă de aterizare în stare să primească un avion Concorde, pe care Mobutu îl închiria cu regularitate. Un tunel subteran leagă încă cele două castele de aeroportul privat. Pe acolo a fugit dictatorul într-o zi, în fața ofensivei lui Kabila...

Când ies – nu fără o ușoară greață – din acea orgie de lux abia imaginabilă și mă trezesc în plină sărăcie, îmi zic că...

Nu, nu-mi mai zic nimic.

I-am cerut lui Martin să-mi aducă o bicicletă nouă – pinioanele sunt moarte –, un stoc nou de medicamente și tot ce-mi lipsește pentru că a fost utilizat sau mi-a fost furat.

Fratele meu ajunge la Bangui fără probleme, dar faimosul zbor al FEC e anulat: MiG-urile lui Kabila patrulează în sector și există un risc mare să fie doborât. Așa că Martin închiriază o mașină cu șofer – e obligatoriu în această țară – ca să vină la mine. Nu ajunge bine și suntem invitați să urcăm în marele Antonov 26 rusesc care va duce pe toată lumea la petrecere, la Gemena, și se va întoarce apoi chiar aici, la Bwadolite. Șefii

istorici ai FEC, demnitarii și VIP-urile de tot felul se înghesuie deja în avion...

Nu intenționez deloc să merg cu ei. Le sunt recunoscător lui Jean-Pierre Mbemba și oamenilor lui pentru primirea făcută, dar mi-e bine și fără distracții. E timpul să plec mai departe. Și apoi, e bine știut, vizitele scurte sunt cele mai plăcute. Trebuie să plec până nu se strică atmosfera.

— N-avem ce căuta în avion, îi zic lui Martin. Trebuie să găsim o modalitate s-o ștergem fără să bată prea mult la ochi.

Fac o vagă tentativă să fim scutiți de petrecere, dar gradații din FEC insistă foarte mult. Înțeleg că aș fi considerat foarte nerecunoscător, după tratamentul de favoare de care m-am bucurat, dacă m-aș eschiva. În plus, nu-mi ascund că acum, când aproape am reușit să fac ocolul lumii (în parte mulțumită lor, consideră ei), au de gând să mă folosească în scopuri promoționale.

Dar avionul e deja arhiplin, ceea ce ne oferă o scuză bună ca să ne lăsăm rugați...

Puțin mai lipsește să fim îmbarcați cu forța. Brusc, apar din senin MiG-urile lui Kabila și atacă.

Dintr-odată, bombele încep să facă explozie aproape peste tot. Se stârnește panică. Din fericire, piloții n-au ochit bine și n-au nimerit aparatul Antonov. Două bombe cad nu departe de el, alte două se pierd în junglă... Pasagerii și membrii echipajului se năpustesc afară din aparat... care nu va decola niciodată.

În haosul general, nimeni nu mai e atent la noi. Martin a reperat câteva MiG-uri 21 vechi aliniate la marginea pistei: fosta escortă aeriană personală a lui Mobutu. Nu mai zboară de mult, pentru că FEC nu poate să instruiască piloți.

— Vreau o parașută de scaun ejectabil! îmi strigă el deodată.

— Ce?

Arată spre MiG-uri.

— O parașută! Vreau una ca amintire.

Pare că-și dorește neapărat asta, așa că mă cațăr pe aripa unuia dintre aparate, deschid cockpitul și tai cu cuțitul legăturile care fixează parașuta de scaunul pilotului...

A doua zi dimineață, hotărât să plec, îl întreb pe Olivier Kamitatu care ar fi traseul cel mai bun. Își consultă hărțile detaliate.

— E imposibil să te îndrepți spre Libenge, răspunde el. Acolo tocmai au fost uciși 300 de zimbabweni în luptă și zona e închisă. N-ai decât să urci pe râul Oubangui până la Bangui.

Ezit. Nu ne aflăm foarte departe de frontiera centrafricană și nici foarte departe de Bangui. Dar e tot la nord, adică deloc pe itinerarul meu. Mai mult, funcționarii, militarii și polițiștii din Republica Centrafricană n-au fost plătiți de doi ani, ceea ce face din ei potențiali jefuitori, nimeni nu știe asta mai bine decât mine.

Oricum, oriunde m-aș duce plecând de-aici, pe o rază de câteva sute de kilometri, e război. Nu există drum protejat, rută liniștită. Peste tot voi fi în pericol...

Cumpăr cu câțiva dolari o pirogă din lemn și mă avânt pe râul Oubangui. Spre nord, pentru că n-am de ales: Libenge, unde a avut loc masacrul, se găsește puțin către sud, chiar pe râu.

Piroga mea este destul de încărcată, deoarece în afară de mine și de rucsac în ea se mai află și Martin, cu rucsacul lui, echipamentul și bicicleta nouă pe care mi le-a adus... plus parașuta de MiG 21. Martin profită de ambarcațiunea mea ca să

revină la Bangui: șoferul lui a plecat și n-are cu ce să se mai întoarcă.

Ajungem curând în zona de frontieră a Republicii Centrafricane, în inima celei mai periculoase regiuni, acolo unde sunt în toi luptele cele mai violente. Lupte care nu încetează practic niciodată. Ca și cum natura ar simți nevoia să sublinieze asta, o furtună cumplită se dezlănțuie pe râu. Suntem udați de rafalele de ploaie și vântul ridică valuri atât de mari, încât sunt cât pe ce să ne răstoarne.

Și apoi, cum era de așteptat, reapar uniformele, armele și ochii care exprimă doar moarte... Suntem opriți întruna, ni se cer actele, suntem somați să ne explicăm prezența în zonă...

Este adevărat că arătăm ca doi plimbăreți și că aici, în acest context... asta e de-ajuns ca să ridice semne de întrebare.

De-ajuns mai ales ca să ne transforme într-o pradă ușoară: cei pe care îi întâlnim ne cer sistematic bani, suntem storși de bani, vor să ne jefuiască... ba chiar se gândesc să ne împuște. Un document cu ștampila autorităților superioare ale FEC ne salvează viața o dată sau de două ori. Dar documentul respectiv menționează un anume Mike Horn și atât.

Hotărât lucru, râul e frecventat de persoane prea periculoase, așa că hotărâm s-o tăiem prin junglă. Abia punem piciorul pe uscat, în dreptul unui sătuc, că suntem arestați de soldații lui Kabila. Până la urmă... Și ei ne cer plata unei taxe imaginare. Încerc să scap de asta arătându-le nu documentele de la FEC, evident, ci pe cele ale așa-zisei mele „misiuni” medicale.

Degeaba. Soldații nu cred în ele și spun că sunt false. Ceea ce neg energic. Discuțiile continuă la nesfârșit... până când,

profitând de un moment de neatenție a militarilor, care vorbesc între ei, îi șoptesc lui Martin:

— Sări pe bicicletă și șterge-o!

Ceea ce și face fără să ezite. Gonim prin junglă, pe o potecă îngustă, abia practicabilă. Martin pedalează în față, pe bicicleta cea nouă; eu, în spate, pe bicicleta veche ale cărei pinioane uzate mă fac să pedalez în gol la fiecare cinci minute, după care prind din nou.

Evident, soldații au pornit în urmărirea noastră. Îi strig lui Martin:

— Orice ai face, nu te opri!

Reușim în fine să scăpăm de urmăritori.

Am mers spre nord și acum ne aflăm în satul Bosobolo. Aici, alt control. Dar, de data asta, scrisoarea cu antetul „clinicii” își face efectul și ni se dă pace. La fel de-a lungul următoarei porțiuni a traseului, până la Zongo. Acest sat de frontieră se află sub controlul celor din FEC... care îmi dau voie să ies din țară.

La bordul unei noi pirogi, străbat împreună cu Martin râul Oubangui. După câteva ore, ajungem în sfârșit la Bangui.

Suntem salvați, ieșiți din iad.

Totuși, capitala Republicii Centrafricane este într-un haos complet. Șeful guvernului a încetat să-și exercite puterea, nimeni nu mai e plătit de mult, nicio infrastructură nu mai funcționează... Pe străzi, răzmerița e permanentă. Toți non-africanii au fost avertizați să părăsească țara cât mai repede, ca să nu se expună unor consecințe ce ar putea să fie tragice. Numeroșii expatriați care muncesc se zbat ca să fugă la bordul unor avioane ce nu mai decolează. Printre imobilele părăsite miroase a sudoare, a teamă, a praf de pușcă...

Îl contactez pe Sebastian, fotograful nostru, care se află la Libreville, și-i cer să i se alăture lui Martin la Bangui, trecând prin Yaoundé, în Camerun. În mod normal, cei doi coechipieri ai mei ar trebui să mă urmeze începând de aici la bordul unui autovehicul închiriat. Dar prețul benzinei a explodat și orice închiriere de mașină a devenit imposibilă.

Știu că amândoi au trecut și prin altele, așa că-i las să se descurce și, pe bicicleta cea nouă adusă de Martin, îmi continui drumul spre sud-vest fără să părăsesc Republica Centrafricană. Bimbo... M'baiki... apoi spre vest, Nola... pe urmă spre sud, Salo... Bayanga... Pe cea mai mare parte a acestui traseu, care îmi ia vreo zece zile bune, drumeagul ce traversează jungla e atât de nisipos, încât nu pot să merg pe bicicletă. Doar o mașină de teren ar putea să înainteze aici. Întâlnesc deseori pigmei: teritoriul le-a fost devastat de despăduriri și ei trăiesc acum pe marginea drumurilor. Mai vânează puțin și, de cele mai multe ori, de la ei îmi procur hrana, în principal *bushmeat*, ceea ce înseamnă carne de elefant, de maimuță, de șarpe...

Exterminați, în timp ce femeile lor sunt folosite ca prostituate de tăietorii de lemne, pigmeii au o poveste dintre cele mai triste. Încă un exemplu a ceea ce i-au făcut oamenii frumoasei mele Africi...

În unele locuri, când trombele de apă au transformat drumul într-o adevărată mlaștină pe kilometri întregi, dau peste ceea ce poartă aici denumirea de „baraje de ploaie": soldații interzic accesul sub pretextul că, folosit în aceste condiții, drumul s-ar deteriora și mai mult. Ceea ce este evident absurd și constituie doar un pretext în plus ca să-i ușureze de bani pe cei care vor să treacă.

Învăț foarte repede cuvintele-cheie:

— Șeful vrea să-și bea cafeaua.

Ceea ce se traduce prin: „Plătește și vei fi lăsat să treci”. Banii sunt probabil pentru zahăr...

Drept răspuns, mă așez pe pământ în fața gărzilor și mă întind pe rucsac. Aștept să obosească ei primii.

— Eu nu sunt grăbit, zic. Călătoresc de 17 luni în jurul lumii, pot să mai stau vreo cinci luni aici...

În general, se împacă până la urmă cu gândul că nu vor obține nimic de la mine și mă lasă să trec...

La Bayanga se deschide o paranteză fermecată în toată această mizerie fizică și psihică. WWF (World Wildlife Foundation) a creat aici o rezervație unde sunt protejați și studiați elefanții de junglă, gorilele și alte specii amenințate.

În acest cadru, cu atât mai paradiziac după toate cele prin care am trecut, îi aștept pe Martin și pe Seb. Din cauza răzmeriților care devastează capitala Bangui și a exploziei prețului benzinei, le este foarte greu să găsească o mașină. Dar nu-i nimic. Îi anunț cu ajutorul telefonului prin satelit că-i voi aștepta o zi, două – sunt instalat confortabil într-o cabană de prietenii mei de la WWF – și pe urmă voi pleca.

Am plăcuta surpriză să-i văd pe Seb și pe Martin sosind în aceeași seară într-un autovehicul de teren cu șofer, furnizat de ultima persoană care mai închiria la Bangui. Au avut unele probleme pe drum cu barajele de ploaie, dar le-au rezolvat în modul cel mai simplu: plătind.

De altfel, Martin numește aceste baraje de ploaie stații de taxare.

Am prevăzut să facem câteva filmări cu mine coborând râul Sangha până la Ouesso, apoi, puțin mai târziu, cu trecerea

frontierei gaboneze. Moment istoric, deoarece va fi ultima din expediția mea.

Sean ni se va alătura la Ouesso, care are aeroport, și ne va însoți începând de acolo.

Cumpăr două pirogi, una pentru mine și una pentru ceilalți doi, și iată-mă din nou pe apă, vâslind iar, în direcția sud de data asta.

Totul decurge în mod ideal, pentru prima oară de mult timp. Înaintăm relativ repede și Seb folosește bobine întregi de peliculă. Dar e prea frumos ca să dureze. La Lidjombo, sat începând de la care râul Sangha marchează frontiera dintre Republica Centrafricană și Camerun, suntem opriți de un vameș flancat de un soldat înarmat.

Amarăm pirogile și, în timp ce Seb rămâne afară la cererea mea, eu și Martin intrăm în cabana mică pe care scrie: *Postul de poliție Lidjombo. Emigrație-Imigrație.*

Vameșul cu pricina este centrafrican, iar noi suntem pe punctul de a-i părăsi țara. În mod normal, n-ar trebui să se ocupe de noi. Dar sărăcia își joacă încă o dată rolul și vameșul cere bani ca să ne dea voie să ieșim de pe teritoriu.

— 100 de dolari pentru fiecare.

Când protestez, arată o notiță prinsă cu o piuneză pe peretele din spatele lui.

— Acesta e regulamentul: 100 de dolari la intrare și 100 de dolari la ieșire.

Martin se apropie de foaia de hârtie, o examinează de aproape și constată, evident, că taxa se referă doar la intrarea în țară.

Vameșul crede că suntem idioți sau poate își imaginează că nu știm să citim franceza.

Dar idiot e el, căci a făcut greșeala de a ne ștampila pașapoartele înainte de a ne cere bani.

Furios, îl apuc de guler și-l ridic de la măsuța în spatele căreia stă. Din reflex, Martin sare la soldat și-l imobilizează răsucindu-i mâna.

Față în față, îi zic vameșului:

— Ești un hoț și n-am să-ți dau niciun ban! Dacă insiști, îți sparg mutra!

— Liniștește-te! strigă el, înspăimântat. Liniștește-te!

Îi dau drumul, scot doi dolari din buzunar și-i arunc pe masă.

— Ia de-aici! Bea o bere în sănătatea mea!

Și, acestea fiind zise, recuperez pașapoartele, urcăm din nou în pirogi și plecăm mai departe. Îl văd de departe pe vameș, stânjenit, punând în buzunar cei doi dolari...

Timp de câteva zile, ne lăsăm purtați lin de râul Sangha. Seara, adormim liniștiți în pirogi. Martin și Seb dorm chiar atât de profund, încât nu se trezesc când, într-o noapte, barca lor se dezleagă și e dusă de curent spre un braț de apă unde râul formează un vârtej ce dispare sub stânci. Strig, dar mi-e greu să-i deștept din somn. Se trezesc totuși cu câteva secunde înainte de a fi înghițiți de bulboană. Vâslesc ca apucații și reușesc să urce contra curentului și să ajungă pe cursul principal...

Nu întâlnim pe nimeni pe această porțiune a râului. Pădurea sălbatică și-a reintrat aici în drepturi. Maimuțele țipă și sar din creangă în creangă, elefanții de junglă înghit liniștiți tone de frunze, păsări multicolore se ivesc de peste tot... Oamenii au uitat probabil acest loc, de vreme ce este atât de frumos și de liniștit...

Pe noi însă nu ne uită. La Bomassa, suntem opriți de o vedetă rapidă în care, veste proastă, sunt militari congolezi. Într-adevăr, de la Bomassa, râul Sangha delimitează frontiera dintre Camerun și Congo.

Militari... și nu prea. Acei oameni poartă haine civile și, când cel care pare a fi șeful lor ne cere pașapoartele, îi cer și eu actele de identitate. Am principiul de a nu-mi da pașaportul fără să știu cu cine am de-a face.

Asta îl supără foarte tare. Îmi răspunde că n-are la el legitimația militară, dar afirmă că e locotenent în forțele congoleze.

Sunt obligat să-l cred pe cuvânt. Acest tip este un maniac al trăgaciului, căci încep să-i recunosc.

Vădit lucru, chestia asta nu se mai termină în veci... După ce ieșisem din Congo, crezusem că toate complicațiile administrative se vor sfârși. Dar se pare că nu se încheie niciodată...

Am toate actele necesare ca să-mi pot permite să intru în Congo, ceea ce n-am chef deloc. Dar Martin și Seb nu le au. Pretinșii militari congolezi zic că sunt mulțumiți de actele mele – bine și-așa! –, dar le ordonă lui Seb și lui Martin s-o ia înapoi. Ceea ce le e imposibil să facă vâslind împotriva curentului.

Deoarece refuzăm să-i dăm ascultare, „locotenentul” se enervează și decretează o percheziție generală și aprofundată. Toatele lucrurile noastre sunt înșirate pe mal. Oamenii lui ne storc tuburile cu pastă de dinți, iau la puricat medicamentele comprimat cu comprimat...

Totul durează câteva ore. Exasperat, Martin scoate unul dintre slipurile lui murdare din rucsac și-l freacă sub nasul

șefului. Acesta izbucnește:

— Albi ticăloși și aroganți! Cine vă credeți?

Oprește percheziția. Armele sunt îndreptate spre noi... totul sub privirile atente ale întregului sat Bomassa, care urmărește scena de la început. Sătenii sunt adunați în spatele nostru, așa că Martin îl avertizează pe locotenent că ar putea să-și omoare compatrioții trăgând în noi.

Omul ezită... apoi renunță să mai deschidă focul. Dar percheziția continuă. Congolezii termină de examinat totul cu minuțiozitate, apoi... dispar cu pașapoartele noastre.

Deoarece nu putem merge nicăieri fără acele documente prețioase, așteptăm să se întoarcă, sub supravegherea armată a unuia dintre „militari”.

Trec șase ore...

În sfârșit, șeful se întoarce. Între timp, fiindcă s-a simțit umilit când i-am cerut actele, și-a îmbrăcat uniforma. Ne înapoiază pașapoartele, dar repetă tăios ordinul de la început:

— Dumneata (arată spre mine) poți să treci. Voi doi (Martin și Seb) vă întoarceți de unde ați venit.

Îi răspund fără ezitare că nici nu poate fi vorba de așa ceva, că nu pot să urce pe râu contra curentului.

— Ei vin cu mine, zic cu fermitate. Dacă vrei să-i împiedici, va trebui să-i împuști când vor trece prin fața dumitale!

Ceea ce Martin și Seb confirmă imediat:

— Noi vrem să plecăm în celălalt sens, spune Martin, dar, când ne vom opri din vâslit, curentul ne va aduce înapoi aici. N-ai decât să ne omori în momentul ăla.

Atmosfera devine extrem de încordată. Deodată, Martin are o inspirație.

— Ce-i de cealaltă parte a râului? îl întreabă el pe gradat (deși știe foarte bine).

— Camerunul, de ce?

— Pentru că acolo mergem.

Confirm.

Până la urmă, găsim un aranjament care convine tuturor, menajând mândria militarului. Se ia hotărârea să coborâm până la Ouesso rămânând pe teritoriul camerunez – sau pe partea cameruneză a râului. După ce ajungem la Ouesso, Martin și Seb promit să se prezinte în fața autorităților congoleze ca să obțină viza.

În fine, putem pleca... Între Bomassa și Ouesso, dormim de câteva ori la pigmei, care ne hrănesc cu obișnuita *bushmeat*...

E cert că aș fi avut mai puține probleme dacă aș fi fost singur. Sunt în stare să mă descurc, să mă ascund în junglă dacă e nevoie și să trec relativ neobservat în restul timpului. Dar în trei suntem mult mai puțin mobili și mult mai ușor de reperat. În plus, mă simt oarecum răspunzător pentru ceilalți doi, mai ales pentru Seb, care e mai puțin obișnuit decât Martin cu toate aceste dificultăți...

De altfel, după alte câteva zile petrecute în pirogă, Seb se îmbolnăvește când ajungem la Ouesso. Epuizarea și insolația l-au adus la capătul puterilor și decide să abandoneze. Va lua primul avion spre Elveția, via Brazzaville și Libreville.

Până una-alta, îndată ce coborâm din pirogi, dăm din nou de necazuri, pentru că n-avem certificatele de vaccinare contra febrei galbene. De fapt, le avem, dar au fost întocmite pentru Brazilia și sunt scrise în portugheză, limbă pe care polițiștii de aici nu știu s-o citească. Consecința inevitabilă: ne cer 25 de dolari pentru fiecare ca să ne facă altele noi. De data asta, le

sugerez tranșant polițiștilor să se ducă la naiba... Dar nu scap atât de ușor. Seb și Martin trebuie să rămână sub supraveghere, în pirogă, în timp ce mă duc să vorbesc cu șeful. Ca justificare, îi pun sub nas pachetul de documente care arată că sunt însărcinat cu cercetări medicale. Uimitor, reacția lui e net pozitivă. Îi eliberează pe Seb și pe Martin și ne instalează la un mic hotel.

S-ar zice că problemele noastre administrative s-au rezolvat deocamdată. Numai să dureze... Sunt destul de aproape de sfârșitul expediției și nerăbdător să ajung mai repede de unde am plecat.

Renunțăm la pirogi. Nu voi mai fi nevoit să vâslesc pe râuri și simt o ușurare amestecată cu tristețe. Căci acest mod de transport, lent și silențios, este fără îndoială unul dintre cele mai frumoase mijloace de a vedea inima unei țări tropicale.

Așa cum fusese prevăzut, Sean ni se alătură la Ouesso. Doar se intersectează cu Seb, care ia același avion, dar în celălalt sens.

De data asta, pe Sean îl las în compania lui Martin, cu misiunea de a închiria altă mașină ca să mă poată urma. Trebuie să fie o mașină de teren, căci drumul spre vest, până la Sembé, este, ca să zic așa, impracticabil.

A doua zi dimineață, pornesc la drum călare pe bicicletă. În fața ochilor îmi dansează deja valurile Atlanticului, pe plaja de la Libreville...

Nu sunt foarte departe de Ecuator, dar nu pot încă să cobor până acolo, căci trupele lui Kabila se deplasează spre nord-estul țării ca să lanseze un atac împotriva rebelilor din Bwadolite și aș risca să le întâlnesc. După Sembé, nemaifiind nicio primejdie, voi putea să călătoresc liniștit spre sud-vest.

Dar aș greși dacă aș socoti Sembé un loc liniștit. Șeful poliției din Ouesso îmi sugerează, înainte de plecare, să n-am încredere în colegii lui din Sembé, despre care se consideră că apasă repede pe trăgaci. În urmă cu vreo zece ani, doi călători americani care refuzaseră să le dea pașapoartele fuseseră împușcați pe loc...

Drumul e și mai rău decât prevăzusem. Cu 40 de ani în urmă, era încă un drum demn de acest nume, dar, nefiind întreținut și îndeajuns de utilizat, a fost practic înghițit de junglă. Astăzi, abia pot să treacă autovehiculele de teren. Pentru mine, este o nouă probă de ciclocros... care durează două zile.

Lui Martin și Sean le-a fost probabil mai greu decât prevăzuseră ca să găsească un autovehicul, căci ajung la Sembé înaintea lor. Frontiera gaboneză nu mai e foarte departe și vreau ca ei să se afle acolo ca să imortalizeze clipa în care o voi trece. Și, deoarece de la Sembé nu-mi cunosc încă traseul exact, trebuie să mă urmeze...

La intrarea în oraș, pe o stradă plină de praf roșu la marginea căreia se ridică puține construcții, mă opresc să întreb un om dacă știe un loc unde aș putea să dorm.

— Cum să nu, misiunea catolică, răspunde el. Eu o conduc. Ești bine-venit.

Zâmbetul meu recunoscător îngheață când îl aud adăugând:

— Dar trebuie să mergem întâi la poliție.

Unde, încă o dată, mi se cere plata „unei taxe”. 35 de dolari pentru simplul drept de trecere prin Sembé, care nici măcar nu e oraș, ci abia un punct pe hartă! Și nici măcar nu e la frontieră!

În plus, am toate vizele congoleze posibile și imaginabile. Însă raționamentul e mereu același: sunt alb, occidental, deci

bogat. Și pentru acel om în uniformă, 35 de dolari americani înseamnă două luni de viață confortabilă asigurată.

În fond, îl înțeleg și nici măcar nu-i port pică. Plătesc...

Îmi petrec noaptea la misiunea catolică din Sembé. A doua zi dimineață, văzând că Martin și Sean tot nu au ajuns, hotărăsc să nu-i mai aștept.

Exista pe vremuri un drumeag care trecea prin junglă legând Sembé de micul sat de frontieră Madjingo. Ca multe altele, a fost înghițit de vegetație. Astăzi, nu mai e decât jungla... la fel de deasă cum era cea prin care am trecut în Amazonia.

Postul de frontieră se găsește... de cealaltă parte a frontierei, la Mekambo, pe teritoriul gabonez. Între Madjingo și Mekambo, drumeagul este, după câte am aflat, aproape practicabil...

Pliez bicicleta și o agăț de rucsac. Încărcat ca un catâr, ținând strâns în mână maceta, mă pregătesc să atac jungla... pentru ultima oară.

Atunci își fac apariția Martin și Sean.

Între doi jandarmi.

Nici nu sosiseră bine la Sembé și fuseseră arestați de poliție.

După ce închiriaseră până la urmă o mașină de teren, porniseră spre mine, cu inevitabilul șofer la volan. Avuseseră însă ghinionul ca acestuia să-i placă băutura, să bea întruna în timp ce conducea și curând să se îmbete criță. Furioși și îngrijorați, Martin și Sean îi ceruseră să nu mai bea. Omul îi trimisese la plimbare. Martin l-a obligat să oprească și a urmat o încăierare. După ce, în primă fază, aruncase cheile mașinii în mărăcini, Martin a a sfârșit prin a-i trage un pumn în figură.

Totuși, ajunseseră – nu știu cum – la Sembé, unde șoferul, evident, se dusese direct la poliție, acuzându-și clienții de agresiune...

Deoarece Martin și Sean spuseseră, ca să se justifice, că veneau să se întâlnească cu mine, am fost arestat și eu.

Într-un timp record, ajungem toți trei la judecată. Adică într-o mică clădire solidă, în fața unui singur magistrat. Acesta se arată expeditiv și ne condamnă să plătim 100 de dolari despăgubiri șoferului bețiv, la care adaugă 50 de dolari... pentru „munca” lui.

Accept să plătesc, dar cu condiția să se verse acești bani nu judecătorului, cum cere, ci celui mai apropiat dispensar.

— Nici vorbă! răcnește magistratul foc și pară.

Ceva îmi spune că, dacă mă încăpățânez, risc – riscăm – necazuri serioase.

Până la urmă, plătesc.

A doua zi dimineață, atacăm toți trei jungla pe jos. Port în spate echipamentul meu obișnuit, plus bicicleta. Martin și Sean au închiriat serviciile a doi hamali pentru camera de luat vederi Betacam a lui Sean și bateriile ei, ca și pentru o parte din echipamentul care îl însoțește pe Martin.

Înaintăm lent, dar regulat. Sean filmează din când în când...

Chiar și în inima acelei jungle dese, întâlnim sate. Cel mai mic, format din două-trei colibe, are un șef; care, pentru dreptul de trecere, ne cere 30 de dolari.

Dar acum, când ne aflăm în junglă, departe de orice prezență militară sau polițienească, refuz categoric, sistematic.

Acum, e macetă contra macetă. O scot și o agit în aer amenințător. Vreau să știe bine că nu mi-e frică de ei și că nu voi ezita s-o folosesc. Dacă vor bani, să vină să-i ia.

Din fericire, amenințarea își face efectul. Ei dau înapoi... și noi mergem mai departe.

Traversăm un râu... apoi o mlaștină...

În fine, pădurea se rărește. Un bătrân cu o chică mare și albă stă pe un scăunel, în fața unei colibe. În jur mai sunt câțiva... Acest „sat” este Madjingo.

Ne aflăm în Gabon.

Bătrânul ne zâmbește binevoitor. Oamenii din preajma lui ne înconjoară cu căldură.

Bărbatul cu chică albă, pe care toți de-acolo îl numesc „președintele”, nu reprezintă nicio autoritate (postul de frontieră se găsește mai departe, la Mekambo). Asta nu-l împiedică să ne acorde generos dreptul de trecere. Fără să ne ceară nimic în schimb. Recunoscător, Martin îi dăruiește o cutie întreagă de comprimate energizante Calcivita...

Mai avem de străbătut o mlaștină și o porțiune mică de râu până la Mekambo. Locuitorii din Madjingo ne împrumută două pirogi și doi dintre ei ne însoțesc. Cu puțin înainte de Mekambo, le înapoiem ambarcațiunile și se întorc acasă.

Străbatem liniștiți pe jos ultima bucată de drum care ne desparte de Mekambo.

De acolo, traseul e aproape drept până la Libreville. N-am decât să desfac bicicleta și să urmez drumul care coboară lin, la sud-vest, spre Ecuator și spre ocean. Martin și Sean vor veni după mine cu mașina. Acea localitate e prea modestă ca să avem vreo șansă să găsim un birou Avis, dar o camionetă face drumul dus-întors, o dată pe săptămână, între Mekambo și Libreville, unde duce stocuri de *bushmeat* furnizate de locuitorii din junglă... Îi va lua și pe ei la următoarea cursă.

Le încredințez rucsacul meu enorm, de care nu mai am nevoie, păstrând într-unul mai mic doar o pompă de bicicletă, GPS-ul, o hartă rutieră și puțină mâncare.

Drumul de la Mekambo la Libreville e lat, dar plin de noroi – e din pietriș mărunt – și ploaia strică și mai mult situația. Cu toate astea, se merge destul de bine și, într-un fel de sprint final, străbat zilnic 200 km, uneori 250 km... Sunt mai mult decât motivat. Acum nimic nu mă mai poate opri... Sunt liber! În sfârșit! Nimeni nu mă mai ține în loc, nu-mi mai cere pașaportul, nu mai pretinde bani, nu mă mai amenință cu arma... Merg unde vreau, fac ce vreau... Exaltarea și euforia îmi dau o stare de transă. Descalec de pe bicicletă aproape cu regret seara, ca să dorm în moteluri mici și jegoase, ridicate pe marginea drumului...

Pe măsură ce înaintez, plouă din ce în ce mai tare. Cascadele căzute din cer transformă drumul în râu, al cărui curent e potrivnic sau favorabil, după cum e panta. Apar gropi imposibil de văzut sub apă... Deodată, roata din față intră în una din ele și bicicleta încremenește locului, ca un cal în fața unui obstacol. Sunt azvârlit peste ghidon și aterizez pe antebrațe, care îmi sunt în întregime zdrelite.

„Calmează-te, Mike, calmează-te", îmi zic. „Ar fi prea stupid să mori acum..."

Amestecul de surescitare și epuizare fizică și nervoasă mi-a slăbit vigilența... Urc iar pe bicicletă și plec, plin de sânge, hotărât să mă calmez și să fiu atent.

Principalele autovehicule pe care le întâlnesc sunt camioane enorme care transportă trunchiuri de copaci tăiați din junglă. Despădurirea face și aici ravagii. La Mekambo, ca în toate satele africane, străzile erau pline cu copii care se jucau cu camioane din sârmă încărcate cu crenguțe în chip de copaci doborâți...

Peste tot în Africa, jocurile copiilor reflectă principalele activități ale țării. În Kenya, unde turismul e cea mai

importantă sursă de valută, puștanii se jucau cu elefanți sau rinoceri sculptați din lemn. În Uganda, țară activă și în plină dezvoltare, se prefăceau că vorbeau între ei cu mici telefoane mobile pe care erau gravate cu cuțitul numele Nokia, Simens, Ericsson etc. În Congo, se jucau de-a războiul cu kalașnikoave din lemn.

Mai am doar câteva zeci de kilometri până la Libreville. Martin și Sean m-au depășit și au ajuns deja acolo. Voi ajunge și eu curând...

Drumul e asfaltat acum și circulația, din ce în ce mai densă, mă neliniștește puțin. Carcasele autovehiculelor accidentate zac pe marginea șoselei. Brusc, mi-e teamă să nu dea peste mine o mașină... Încep să-mi imaginez toate catastrofele care mi s-ar mai putea întâmpla... cu toate că, până acum, subiectul acesta nu m-a preocupat deloc. Micile riscuri devin dintr-odată în capul meu adevărate pericole, parcă pentru „a compensa" dispariția pericolelor adevărate...

Și apoi, din vârful unei coline, descopăr în depărtare Libreville și Atlanticul ce se întinde în spatele lui...

E momentul cel mai fericit din întreaga mea expediție și cel mai trist totodată. Simt, brusc, un gol uriaș. Ce fac după Libreville? Unde mă duc? Ce voi face cu zilele mele? Acea țintă, acel pământ al făgăduinței la care am visat vreme de 17 luni și la care mi-a fost atât de greu să ajung este acolo, aproape... și nu-l mai vreau. Mi-e aproape teamă că va trebui să mă reobișnuiesc cu viața „normală". Am uitat ce înseamnă să deschid un robinet ca să curgă apă caldă, să închid o ușă ca să mă izolez, să folosesc toaleta și să trag apa, să răsucesc cheia în contactul unei mașini...

Mă întreb ce-o să le spun la sosire celor care mă vor întâmpina, ce-o să le răspund tuturor celor care-mi vor pune întrebări.

Nimic. Cred că n-o să spun nimic. Doar tăcerea poate să exprime ce voi simți în acel moment. Ce simt deja. Indiferent care vor fi cuvintele, nimeni în afară de mine n-o să le poată înțelege...

O mașină cu șofer vine spre mine. Sunt Marco și Alix Landolt, care îmi fac semne. Au venit din Elveția ca să fie cu mine la sfârșitul itinerarului, așa cum au fost la început, tot aici.

Cathy și fetele sunt încă în avion, dar ar trebui să sosească totuși la Libreville înaintea mea.

Ajuns în capitala congoleză, o ocolesc pe la nord și o țin drept spre ocean, spre capătul estuarului fluviului, lângă Cap Esterias. Cât sunt încă singur, vreau să ajung față în față cu oceanul, acolo unde nu pot să merg mai departe.

Abia acum am cu adevărat sentimentul că am ajuns.

Acel lung moment, față în față cu Atlanticul, e un fel de sas de care aveam nevoie înainte de a-i întâlni pe ceilalți...

Sunt toți acolo... Cathy, Annika și Jessica, mama, Martin, Alix și Marco, întreaga echipă... Mă așteaptă lângă micul atelier unde trimaranul meu a fost reparat de urgență și unde a fost botezat. Tot de aici m-am deplasat cu el spre adevăratul punct de plecare, puțin mai jos, pe Ecuator.

Au trecut de atunci 17 luni, adică exact 514 zile.

Jean, francezul care mi-a reparat ambarcațiunea în ajunul plecării, e și acum la post.

— Știam că vei reuși, îmi zice el.

Nici presa, nici „oficialii” nu sunt încă aici. Întâi pentru că nimeni, nici măcar eu, nu putea să cunoască data exactă a sosirii mele. Apoi, pentru că i-am cerut lui Martin să nu anunțe pe nimeni și să organizeze, ca să sărbătorim, doar o mică cină între intimi.

La masă domnește calmul, e o cină aproape tăcută. Toată lumea e fericită, dar fiecare a înțeles că am nevoie de timp ca să mă reobișnuiesc cu „viața adevărată”. Sunt într-un fel de convalescență...

În aceeași seară, pe la miezul nopții, împreună cu un amic care a ținut să mă însoțească, traversez estuarul fluviului Gabon într-un fel de pirogă indiană împrumutată de Jean.

Nu iau nimic cu mine, doar săculețul din piele de căprioară pe care îl am în buzunar...

Mulțumită lui Martin, bicicleta mă așteaptă de partea cealaltă a estuarului. Pe la ora 16, ajung la Nyonié, un sat mic care se află exact sub Ecuator. Prietenii și familia mi se alătură. Jurnaliștii mă așteaptă acolo. Acesta este pentru ei adevăratul final al călătoriei mele.

Doar eu știu că încă nu s-a sfârșit de tot...

Răspund la întrebări cu un ușor sentiment de jenă. Sunt fericit, bineînțeles, că mass-media e interesată de aventura mea, dar n-am făcut ocolul lumii ca să mă grozăvesc în fața presei. Jurnaliștii pleacă la bordul ambarcațiunilor lor motorizate. Rămân pe loc împreună cu Cathy, fetele, Marco și Alix. Ne petrecem noaptea la Nyonié, în niște colibe mici. O reîntâlnire de neuitat...

A doua zi, mă trezesc înainte de revărsatul zorilor și pornesc singur pe plajă, pe jos, spre nord, pe o distanță de aproximativ 2

km, până în locul de unde am ieșit în larg în urmă cu 17 luni. În ziua aceea, am făcut un semn pe trunchiul unui copac.

E tot acolo.

Nu se vede nici țipenie de om.

La licărul palid al soarelui care abia începe să răsară, scot din buzunar săculețul din piele de căprioară.

Înăuntru se află cele șase scoici pe care le-am adunat de pe plajă, exact în acest loc, în ziua de 2 iunie 1999 și pe care le-am purtat cu mine în jurul lumii. La sfârșitul fiecăreia dintre cele șase mari etape, am separat o scoică de celelalte... până când au ajuns din nou la un loc în săculeț.

Le așez, încet, una câte una în nisip, exact în locul de unde le-am cules cu atât de mult timp în urmă, gândindu-mă fără grabă la ce reprezintă fiecare dintre ele: Atlanticul, America de Sud, Pacificul, Indonezia, Oceanul Indian, Africa...

Am plecat să fac ocolul lumii imaginându-mi că voi părăsi casa pe intrarea principală și mă voi întoarce într-o zi intrând pe ușa din spate.

Tocmai deschisesem acea ușă...

1. *Holà*, „stai, oprește” (fr.) (n.tr.).

Mulțumiri

Expediția „Latitudine zero” a fost dusă la bun sfârșit cu concursul tehnic, financiar, logistic și amical al:

Gold Sponsors: Sector No Limits, Opel.

Silver Sponsors: Salomon, Katadyn Water Products, Nacora, Kuehne & Nagel.

Bronze Sponsors: Petzl, Ferrino, Brett Schneider, Cressi Sub, Intercycle/ Diamondback, Hewlett Packard, Victorinox, Clear Image Concepts, Caves de l’Etivaz, Semeuse, Corsair Marine, River Equipment Service.

Precum și al următoarelor persoane:

Martin Horn, Cathy Horn, Annika Horn, Jessica Horn, Blanche Horn, Alma Horn, Michael Horn, Sebastian Devenish, Sean Wisedale, Claude-Alain Gailland, Steve Ravussin, Cedric Zulauff, Thérèse Aubreton, Alison Porteous, Marco și Alix Landolt, TLRP și Tiziana Camerini.

Fiecăreia și fiecăruia îi mulțumesc din adâncul sufletului.

Fotografiile din fascicul: © Sebastian Devenish/MAXPPP

Oceanul Atlantic

Insulele São Tomé
Insulele Marajó

Pe 2 iunie 1999 încep traversarea Atlanticului, pe un mic trimaran de 8 m lungime făcut pentru navigaţie de agrement..

Așezat la pupa trimaranului meu, Latitudine zero, între cele două panouri solare legate la acumulatori de automobil care îmi alimentează echipamentul: computer, pilot automat, telefon prin satelit etc.

După o lună de zile pe ocean şi câteva furtuni, arunc în sfârşit ancora în estuarul Amazonului, în apropiere de oraşul portuar Macapá.

Cathy, soţia mea, Annika şi Jessica, fetele noastre, au venit să mi se alăture pentru câteva zile la Macapá, în Brazilia. În curând mă voi afunda în junglă...

America de Sud

Brazilia
Columbia
Ecuador

Pe cursurile de apă care străbat bazinul lui Rio Negro, vegetația este atât de deasă, încât nu se poate circula decât cu piroga.

Tot echipamentul meu a fost conceput special pentru această expediție, de la rucsacul proiectat „în jurul” conținutului său până la încălțările rezistente și ultraușoare.

Cu un rucsac de 48 kg în spinare, îmi croiesc drum cu maceta, metru cu metru... Am în faţă 3.500 km de junglă amazoniană, pe care nimeni nu i-a străbătut vreodată pe jos.

Mă cațăr până la 10-15 m ca să tai cât mai de sus posibil o liană groasă plină de apă, care îmi va permite să-mi umplu plosca.

Mlaștinile ca aceasta sunt uneori foarte greu de traversat, din cauza nămolului în care mă împotmolesc și a ierburilor tăioase ca briciul.

Pun lațuri ca să prind maimuțele sau porcii sălbatici care constituie hrana mea obișnuită. Voi afuma carnea ca să o pot păstra mai multe zile, în ciuda umidității. Noaptea îmi agăț hamacul între doi copaci. Când mă aflu în preajma unor cursuri de apă, pescuiesc piranha și alți pești și vânez caimani. Delicios...

Oceanul Pacific

Insulele Galápagos
Papua-Noua Guinee
Halmahera
Sulawesi

Mi-am regăsit vasul la Ecuator... în Ecuador și am pornit să înfrunt Pacificul. De data aceasta voi petrece aproape trei luni singur pe ocean.

Meniurile mele sunt destul de variate... dar încep să visez la o friptură cu cartofi pai.

Pe mica insulă Bangka, în Indonezia, pun în sfârşit piciorul pe uscat, după 87 de zile pe ocean.

Indonezia

Borneo
Singapore
Sumatra

Borneo e brăzdată de drumuri şi traversarea acestei mari insule cu bicicleta ar fi aproape plăcută dacă n-ar ploua întruna cu găleata.

Ca după fiecare etapă pe uscat, îmi regăsesc vasul, de a cărui transportare se îngrijeşte fratele meu Martin, în timp ce eu merg pe jos sau cu bicicleta. Aici: pauză pentru destindere într-un sat indonezian.

Oceanul Indian

Maldive

Apele oceanului sunt liniştite în fotografie... dar tocmai pe Oceanul Indian am trecut prin ciclonul care a fost cât pe ce să mă răpună.

Africa

Somalia
Kenya
Uganda
Lacul Victoria
Zair
Congo
Gabon

De la jungle la savane, de la munţi la deşerturi, traversez toată Africa ecuatorială cu bicicleta. Uneori, drumurile sunt cam aglomerate... Însă aici animalul cel mai periculos este omul.

Când jungla africană devine prea deasă sau prea muntoasă, uneori trebuie să-mi pliez bicicleta şi să o prind de rucsac.

Pe pantele muntelui Kenya, mă îndrept spre tabăra de bază. De acolo, împreună cu Martin şi ceilalţi membri ai echipei, voi încerca să cuceresc cel mai înalt vârf din Africa după Kilimanjaro.

Fața de nord a muntelui Kenya – 5.200 m – nu este altceva decât un imens abrupt stâncos. O escaladă extrem de dificilă.

În Congo, mă urc din nou în pirogă și regăsesc gesturile familiare.

Drumurile africane sunt adesea noroioase și desfundate... atunci când nu sunt niște simple poteci croite prin junglă.

Rebelii din FEC (Frontul de Eliberare Congolez) mă primesc bine, în general. În sate, copiii sunt curioși și prietenoși. Și totuși, în această țară am văzut moartea cel mai de aproape...

Revin în sfârșit în Libreville, după cele 17 luni ale unei aventuri în care am trăit mai multe vieți. Cathy se grăbește să-mi iasă în întâmpinare. Emoția este intensă...

Deoarece am fost singur în cea mai mare parte a timpului, bineînțeles că nu am putut întotdeauna să mă fotografiez. Ca atare, majoritatea acestor fotografii au fost făcute de Sebastian Devenish, în punctele de întâlnire cu echipa.